HEFT 24 / BERLIN, 26. NOVEMBER 1940

Der Adler

PREIS 20 Pf.
frei Haus 22 Pfennig

HERAUSGEGEBEN UNTER MITWIRKUNG DES REICHS-LUFTFAHRTMINISTERIUMS

Tiefangriff

Hart über den Dächern eines englischen Rüstungswerks braust ein Dornier-Kampfflugzeug, das in einem überraschenden Tiefangriff mit Sicherheit die Bomben ins Ziel wirft

Zeichnung Wilhelm Baitz

Aus nur 600 m Höhe aufgenommen, zeigt dieses Bild die erste Phase eines Tiefangriffs auf den Flugplatz Worcester. Auf dem Rollfeld sind zwei Flugzeuge zu erkennen, die zwar startbereit aufgestellt sind, aber nicht mehr die Zeit hatten, dem überraschenden deutschen Angriff entgegenzutreten. Den Bomben, die der Bildberichter unmittelbar nach dem Abwurf aufgenommen hat, folgen zahllose weitere

Nicht nur Flugplätze, auch die Öllager der Briten werden planmäßig zerstört Hier der Beginn des aus geringer Höhe angesetzten ersten Bombenangriffs auf die Tanklager vom Pembroke-Dock

Auch die wichtigen Eisenbahnlinien der britischen Insel werden nicht vergessen. Die Aufnahme zeigt den Augenblick der Detonation eines Volltreffers auf Gleisanlagen bei Aldershot

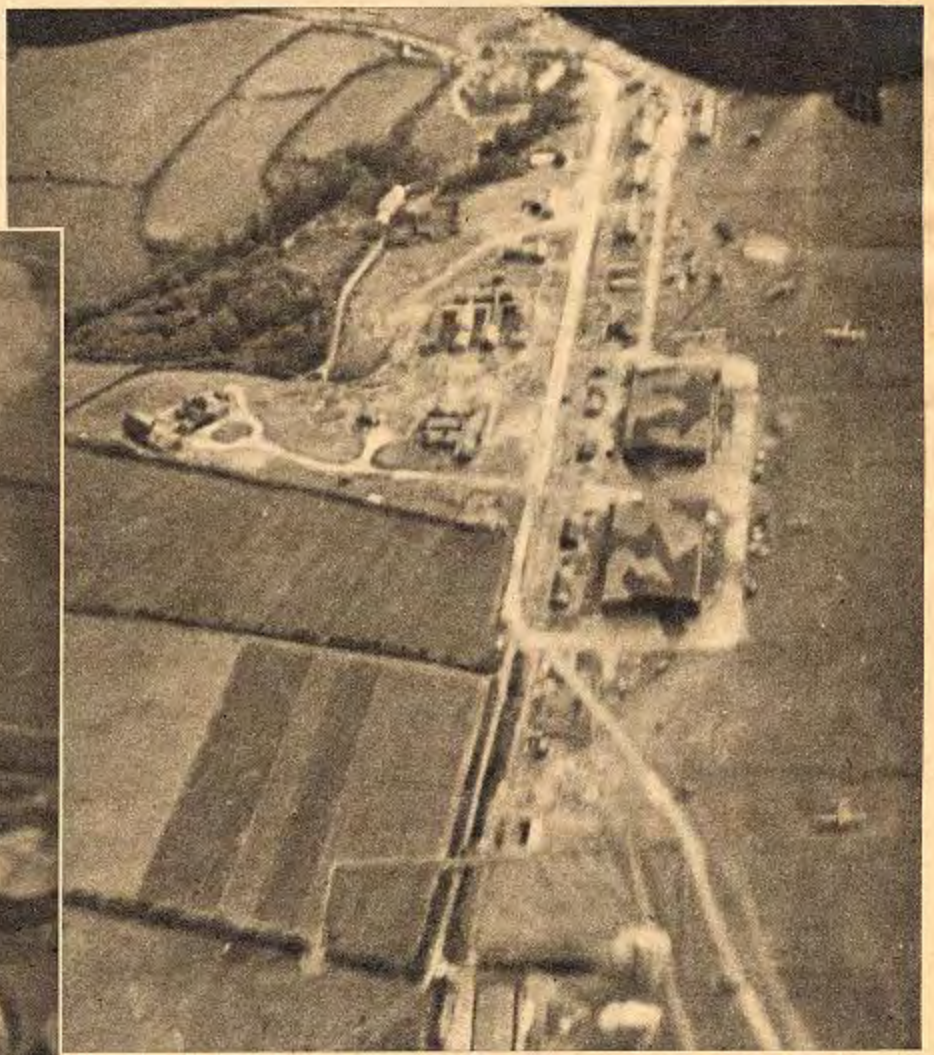
Es gibt kaum einen schlagenderen Beweis für die absolute Beherrschung des britischen Luftraumes durch die deutsche Luftwaffe als die bei jeder Wetterlage durchgeführten Tiefangriffe. Die Bilder dieser Seite sind einzigartige Dokumente unserer Überlegenheit

Tiefa

Das Bild links ist dadurch besonders interessant, daß es eine Bombenwirkung zeigt, die ausnahmsweise das Öl nicht in Brand gesetzt, sondern Behälter zum Auslaufen gebracht hat. Die dunklen Flächen neben den infolge ihrer Tarnung kaum erkennbaren Tanks von Portland-Harbour sind ausgelaufenes Öl. In das Bild ragt links das Kreiskorn eines MGs

Die Aufnahme rechts ist während eines Angriffs auf den Bahnhof Exeter gemacht, der für militärische Transporte besondere Bedeutung hat. Links oben detonierende Bomben auf den Bahnkörper und in der Mitte Bombeneinschläge in den großen Lagerhallen

Ziele



Dieses Bild ist während des Tiefanfluges auf den Flugplatz Clevac aufgenommen. Im nächsten Augenblick werden die Bomben fallen. Es sind zwei Hallen mit Tarnbemalung zu erkennen, davor auf dem Rollfeld eine Anzahl Flugzeuge, links von der Straße die Unterkünfte

Aufnahmen Lufwaffe (7)

Die Aufnahme links zeigt ebenfalls den Angriff auf das Tanklager vom Pembroke-Dock. Während einige Behälter lichterloh brennen, schlagen neue Bombensalven ein

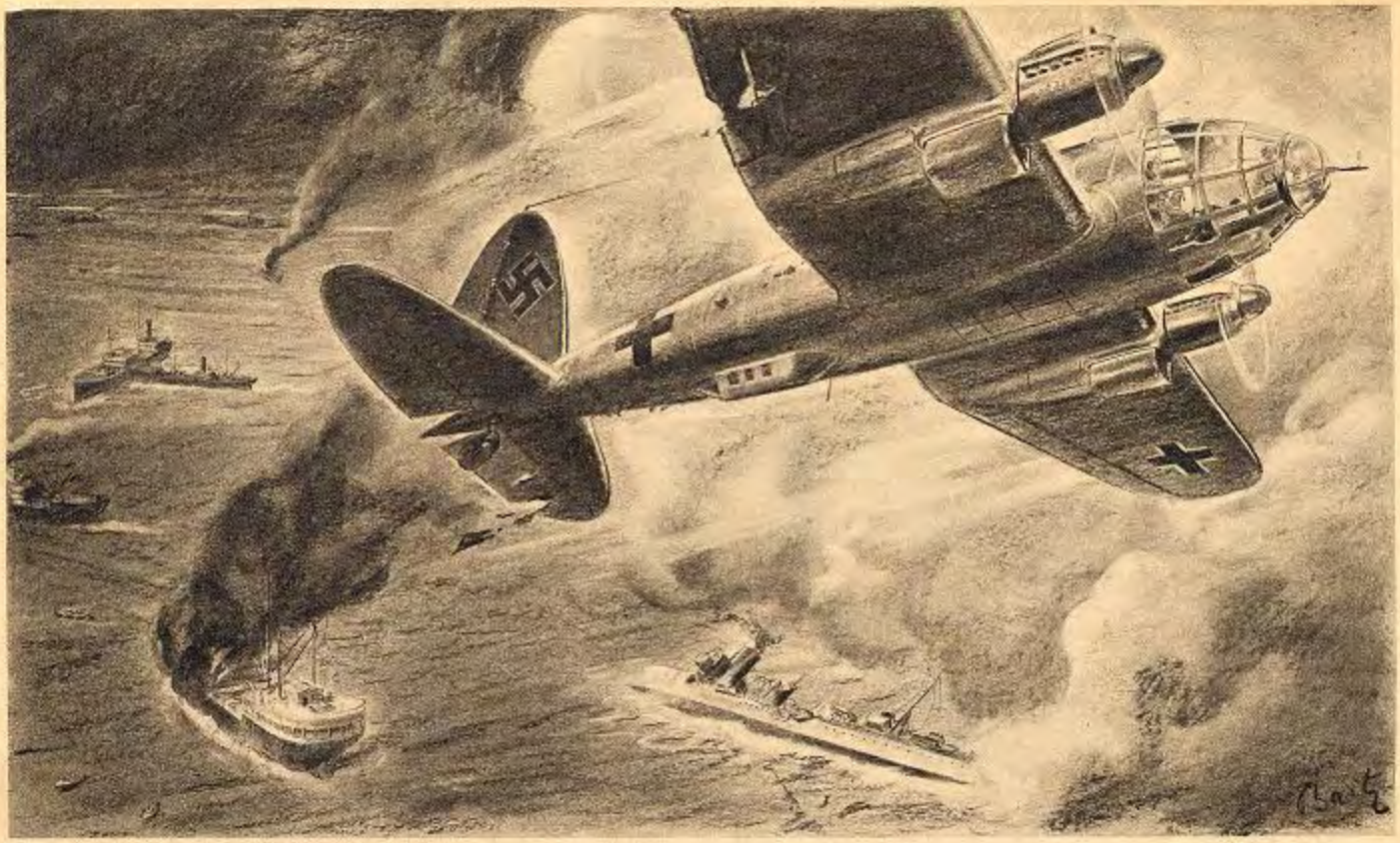
Geleitzug ber

Ehe die Maschinengewehre noch feuern können, ist der große „Pott" von einer schweren Bombe mittschiffs getroffen. Schon ist (im Bilde links) der nächste Frachter an der Reihe

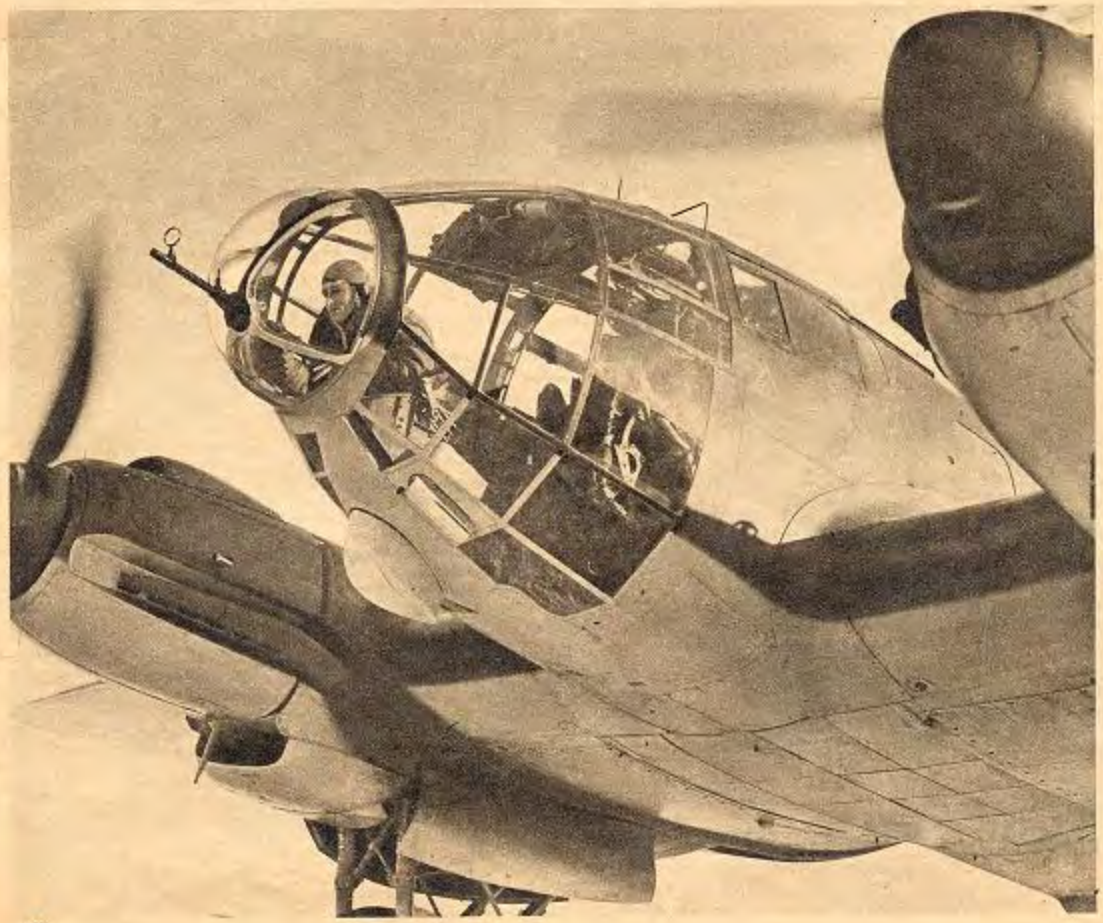
nichtet

Im kühnen Tiefangriff hat das Flugzeug wieder ein Handelsschiff aufs Korn genommen. Eine riesige Explosion, die den großen Frachter in zwei Teile reißt, zeigt der Besatzung des Flugzeuges an, daß auch hier das Vernichtungswerk getan ist

Großsprecherisch hatte Winston Churchill immer behauptet, daß England nach wie vor die Meere beherrsche und daß die in Geleitzügen fahrenden Handelsschiffe ungefährdet ihr Ziel erreichen könnten. Nun aber hat es dem alten Lügenmaul die Sprache verschlagen, da die Schiffsverluste immer größer und größer werden und sich keineswegs mehr durch Neubauten oder Ankäufe ersetzen lassen. Fast Tag für Tag lesen wir im OKW-Bericht, daß nicht nur in den englischen Gewässern Tausende von Bruttoregistertonnen Handelsschiffsraum vernichtet werden, sondern daß auch weitab von jeder Gefahrenzone auf hoher See vollbeladene Frachter auf den Grund geschickt werden, ja, immer wieder gelingt es sogar, ganze Geleitzüge auf der Fahrt nach England zu überraschen und trotz der starken Sicherung und Abwehr durch begleitende Kriegsschiffe entweder zu zersprengen oder gar vollends zu vernichten. Neben unseren tapferen U-Booten und Überwasserstreitkräften haben an diesen vernichtenden Schlägen vor allem unsere Kampfflugzeuge großen Anteil, die in Geschwadern oder in Einzelaktionen oft bis an die Grenze ihrer Reichweite tief in den Raum des Atlantiks vorstoßen und von ihren Opfern nicht mehr loslassen, wenn sie sie einmal erspäht haben. Wie Raubvögel stürzen sich die Maschinen auf die Geleitzüge hinab, und unter ihren Schlägen geht ein Schiff nach dem anderen in die Tiefe, wertvolle, für England lebens- und kriegswichtige Ladung mit auf den Meeresgrund nehmend. Was nicht tödlich getroffen wird, bleibt brennend oder hilflos in schwer beschädigtem Zustand liegen, um vielleicht wenige Tage später durch die zerstörenden Kräfte des Meeres selbst oder durch einen neuen Angriff den Todesstoß zu erhalten. Der Schreck über solche Katastrophen auf hoher See ist den Engländern gehörig in die Glieder gefahren, und man fragt sich ernstlich, wie lange bei diesem beängstigenden Tempo der Schiffsversenkungen die Versorgung aus Übersee noch leidlich aufrechterhalten werden kann. England ist eine



Der Geleitzug ist in heillose Verwirrung geraten. Verschiedene Schiffe treiben, lodernden Riesenfackeln gleich, auf dem Meer. Ein Zerstörer, der vergeblich den Angriff abzuwehren versucht hat, geht, mit schwerer Schlagseite langsam in die Tiefe (Bild oben)



Insel, die nur durch das Meer leben kann oder sterben muß. Unsere Flieger aber vollbringen bei ihren kühnen Angriffen wahre Husarenstücke der Luft. So war es vor nicht allzu langer Zeit einer Heinkel He 111 möglich, einen ganzen Geleitzug zu zersprengen, obwohl dieser von zwanzig Zerstörern sowie einer Anzahl von U-Booten stärkstens gesichert war. Als erstes Ziel nahm sich die schneidige Besatzung einen Zerstörer vor, der nach 8 Bombentreffern bewegungslos liegenblieb und mehr und mehr Schlagseite bekam. Schiff für Schiff wurde darauf von dem Flugzeug mit Bomben belegt, wobei auf drei großen Frachtern verheerende Brände und Zerstörungen verursacht wurden. Obwohl die He 111 durch das starke Abwehrfeuer nahezu 20 Treffer erhielt, kehrte sie nach diesem verwegenen Handstreich glücklich in ihren Einsatzhafen zurück

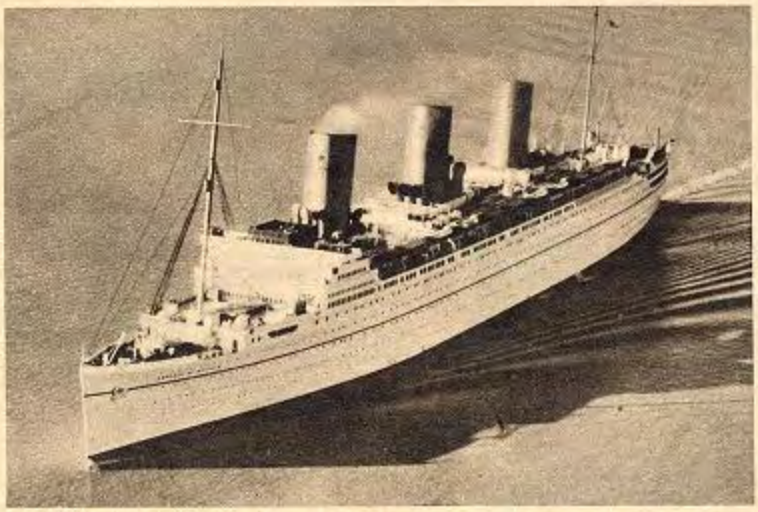
Zeichnungen: Wilhelm Baitz (4)

Wo das Kampfflugzeug He 111 auftaucht, jagt es dem „meerebeherrschenden England" einen panischen Schrecken ein

Aufn. Scherl-Bilderdienst (1)

Ein Gigant geht in die Tiefe

Ein deutsches schweres Kampfflugzeug griff am 26. Oktober 1940 in einem kühnen Tiefflug das stark geschützte britische Transportschiff „Empress of Britain" an und versetzte ihm mit zwei schweren Bomben den Todesstoß. In wenigen Minuten bildete der Koloß ein einziges Flammenmeer. Das brennende Wrack wurde am nächsten Tage, als britische Kriegsschiffe es in einen Hafen einschleppen wollten, vollends vernichtet und in den Grund gebohrt

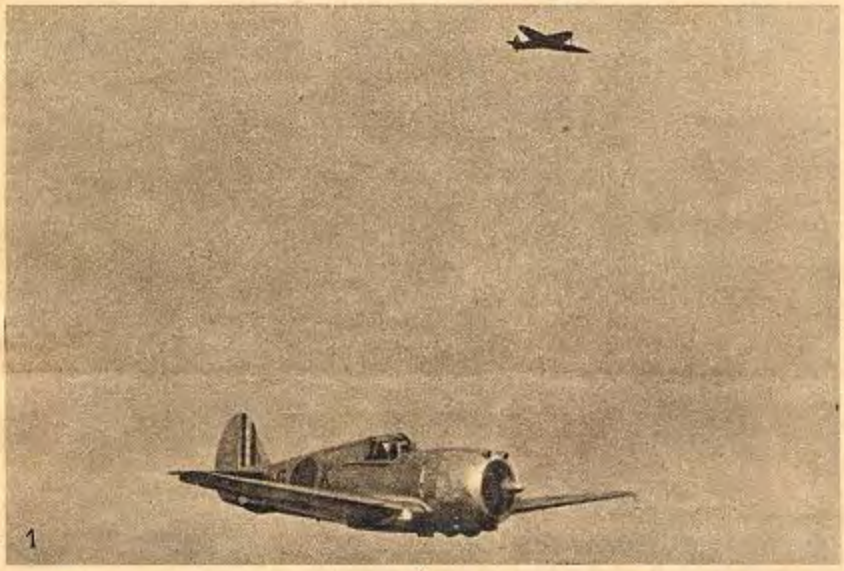


Mit ihren 42000 BRT war die „Empress of Britain" das zehntgrößte Schiff der Welt. Sein Verlust bedeutet für England einen empfindlichen Schlag. Unsere Bilder, die von einem Besatzungsmitglied des deutschen Kampfflugzeugs während des Angriffs mit einer einfachen Kamera aufgenommen wurden, zeigen die verheerende Wirkung der Bombentreffer. Hoffnungslos den verzehrenden Flammen preisgegeben, sucht das Schiff sich weiteren Angriffen zu entziehen, doch ist das Vernichtungswerk bereits getan

Aufnahmen Luftwaffe (1), Scherl-Bildarchiv (1)

Luftkam

Den Kriegsberichtern der Luftwaffe Speer und Theyer ist es gelungen, während eines Luftkampfes einzelne Kampfphasen aufzunehmen. In diesen Bildern haben wir das Ergebnis einer hervorragenden Leistung vor uns, deren Voraussetzung Kaltblütigkeit und Unerschrockenheit sind



1

Zwei englische Jäger nach dem ersten Angriff. Sie haben den deutschen Aufklärer, von dem aus die Aufnahmen gemacht wurden, angegriffen und ziehen nun an ihm vorbei, um zu neuem Anlauf anzusetzen. Aber auch dabei werden sie kein Glück haben. Deutsche Piloten sind ihnen überlegen

3

Immer wieder stoßen die Engländer auf die deutschen Aufklärer herunter. Aber wie oft sie es auch schon versuchten, bis jetzt ist es ihnen nicht gelungen, entscheidende Treffer zu landen

2

Eine Spitfire, die durch die Rasanz ihres Anfluges an dem deutschen Flugzeug vorbeigetragen wird und nun durch das MG-Feuer des Heckschützen muß. Im Bilde rechts unten ist die Propellernabe und ein Teil des Motors des deutschen Aufklärungsflugzeuges zu erkennen

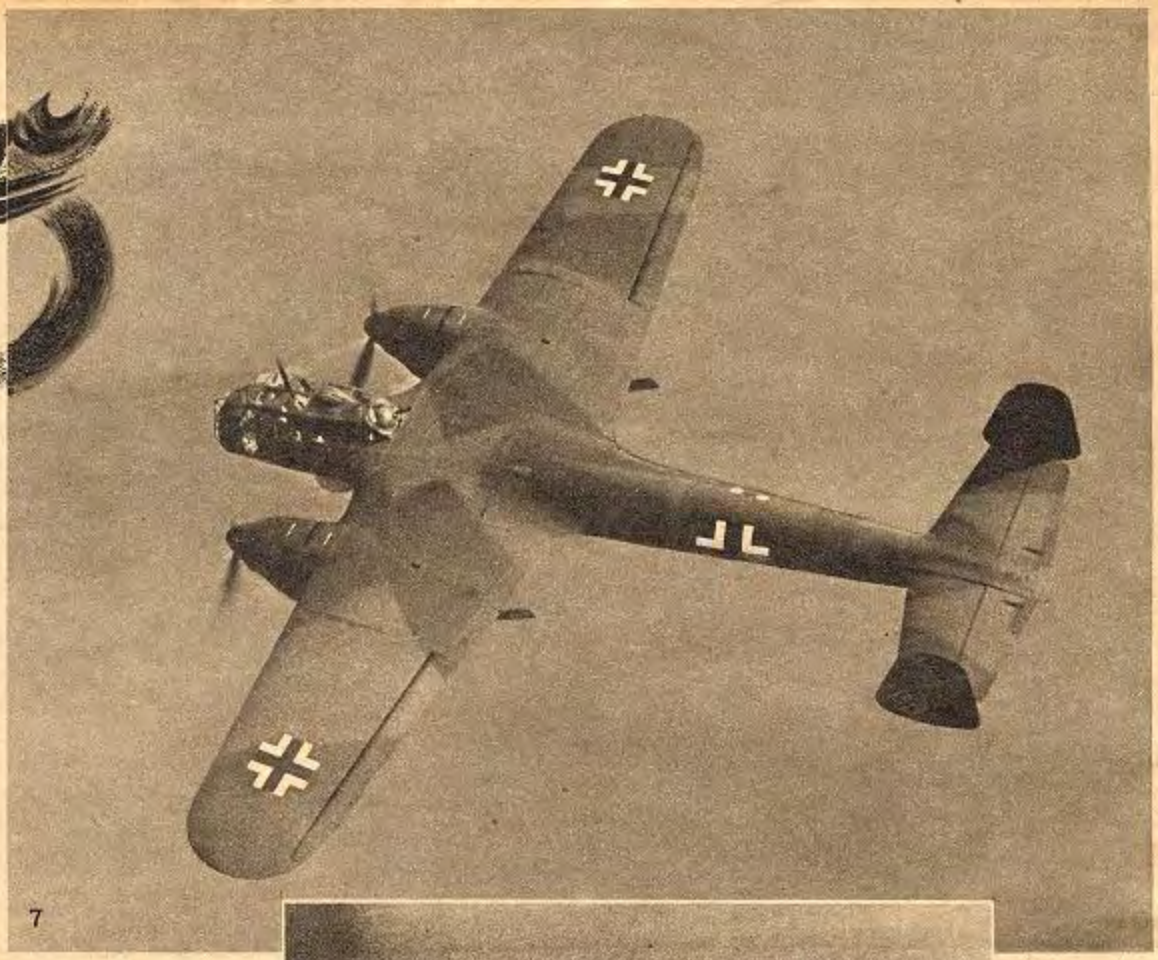
4

Unentwegt und unbeirrt durch feindliche Angriffsversuche zieht die Do 17, der „fliegende Bleistift", seine Bahn. Seine Schnelligkeit und eine überlegene Bewaffnung machen ihn zu einer

Aufn. PK Speer-Theyer (7)

Dieser Blick auf den britischen Jäger ist durch das Kabinenfenster aufgenommen

gefürchteten Waffe. Die britische Spitfire kurvt nach einem ergebnislosen Angriff nach unten weg



7

7

Während die Aufklärer, nachdem die Angriffe der englischen Jäger abgeschlagen sind, unbehindert ihre Bahn ziehen, fliegt über ihnen ein Kampfflugzeug aus der gleichen Waffenschmiede, den Dornier-Werken, über England, um seine Bomben in die Ziele zu bringen

5

5

Auch der nächste Angreifer wird mit Erfolg abgewehrt. Das gut liegende Feuer des Heckschützen, dessen MG über den Tragflächen zu erkennen ist, zwang ihn, nach unten abzudrehen

6

6

Schließlich muß auch der letzte Angreifer ohne Erfolg abdrehen. Zum Verständnis der Bildfolge sei bemerkt, daß in den beiden Aufklärungsmaschinen je ein Bildberichter der Luftwaffe mitflog, die so gegenseitig die britischen Angriffe photographieren konnten

Italiener besuch

Italienische Fliegeroffiziere, die deutsche Flakstellungen an der Kanalküste besuchen, interessieren sich für alle Einrichtungen dieses „eisernen Walles der Luft". Hier wird durchs Scherenfernrohr rasch die englische Küste „inspiziert"

Auch verschiedene Beutelager aus dem englischen und französischen „Nachlaß" wurden besucht und fachmännisch beurteilt

Ein in der Dünenlandschaft gut getarnter Gefechtsstand einer schweren Abwehrkanone erregt die besondere Aufmerksamkeit der italienischen Offiziere (Bild links)

Auf dem Wege durch die vom Kanalwind zerzausten Dünen gibt es für den deutschen Begleitoffizier viel zu erklären

en deutsche Flak

Die Waffenbrüderschaft zwischen den befreundeten Großmächten Deutschland und Italien kommt seit einiger Zeit durch den Kampfeinsatz der beiden Luftwaffen gegen den gemeinsamen Feind England zum Ausdruck. Es ist eine zusammengeschweißte Kameradschaft zwischen Nord und Süd, an der auch die deutsche Flak Anteil hat, die an der Kanalküste treue Wache hält

Sämtliche Aufnahmen PK Dietrich (8)

Helme, nichts als Helme! Ob man sich ein solches „Triumphstück" der „Sieger von Dünkirchen" mitnehmen kann, denkt lächelnd ein italienischer Fliegeroffizier

Gemeinsam werden fliegerische Erfahrungen ausgetauscht

„Ja, das war so, da wollten doch die Tommies . . ."

Vor dem Abschied noch ein kurzes, im kameradschaftlichen Geist gehaltenes Gespräch

Tag und Nacht sind die „Mathematiker" des Kommandogeräts auf dem Posten. Von ihrer peinlich genauen Arbeit hängt der Erfolg bei der Abwehr eines feindlichen Luftangriffs ab

Die Seele

Welche Aufgaben erfüllt

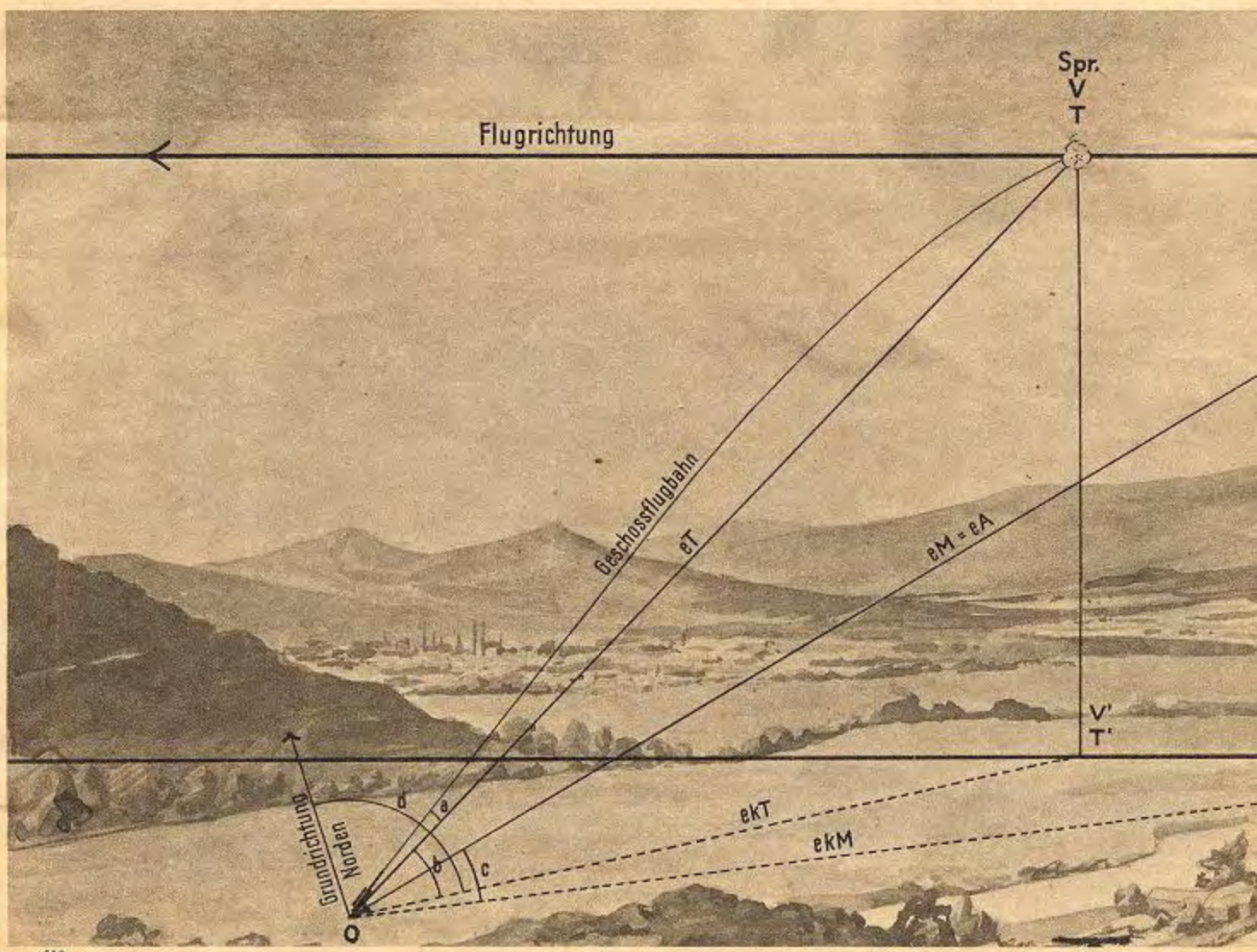
Von Hauptmann

„Hans, kannst du mir nicht einmal das Kommandogerät erklären? Ich habe in der letzten Zeit sehr viel von der Arbeit der Flakartillerie gelesen, und in jeder dieser Abhandlungen ist vom ‚geheimnisvollen' Kommandogerät die Rede. Außerdem hört man jetzt so viele ‚sachverständige' Urteile über die Tätigkeit der Flakartillerie, meist von Menschen, die bestimmt nichts davon verstehen, daß ich mir gern mein eigenes Urteil bilden möchte; dazu sollst du mir verhelfen. Wozu habe ich einen Bruder, der Flakartillerist ist und noch dazu Meßtruppführer? Also opfere mir einige Minuten deiner Freizeit. Du tust dabei gleichzeitig ein gutes Werk für deine Waffe!"

„Dieses gute Werk will ich gern tun, Fritz, denn jeder Laie, der einen Einblick in unser ‚Handwerk' bekommt, hilft mit, das Verständnis für unsere Aufgaben zu fördern. Voraussetzen will ich, daß du den Aufsatz ‚Flakschießlehre für jedermann' gelesen hast und kein ganz ‚blutiger' Anfänger mehr bist. Also, als erstes müssen wir uns einige Begriffe klarmachen, von denen sehr oft die Rede sein wird, das heißt, wir müssen ‚flakartilleristische Vokabeln' lernen, damit wir uns verstehen."

Die Schußwerte sind die drei Dinge, die man kennen muß, um nach einem Punkt im Luftraum schießen zu können; 1. den Seitenwinkel oder die Seite, 2. den Höhenwinkel oder die Höhe und 3. die Entfernung.

Aus diesen drei Schußwerten müssen die drei Geschützwerte errechnet werden, damit das Geschoß zum Ziel gelangt. Das sind 1. die Seite, 2. die Gesamtrohr-



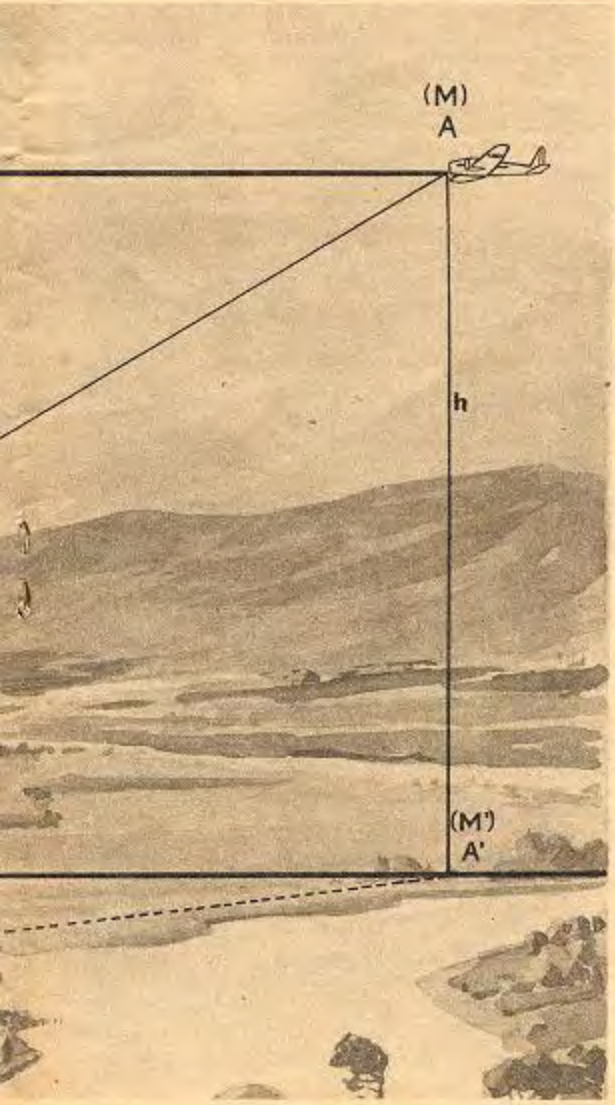
e der Flak

lt das Kommandogerät?

n Kurt Fischer

erhöhung, die sich aus dem Höhenwinkel und aus dem Aufsatzwinkel, der von der Entfernung abhängig ist, zusammensetzt, und 3. die Zünderstellung; denn die Flakgranate zerspringt nicht dadurch, daß sie auf das Ziel aufschlägt, hat also keinen Aufschlagzünder, sondern sie muß im Ziel oder in unmittelbarer Nähe des Zieles zerspringen. Sie hat daher einen Uhrwerkszeitzünder, der im Augenblick des Abschusses anläuft und das Geschoß auf $^1/_{10}$ Sek. genau nach der Zeit zerspringen läßt, die mit Hilfe der Zünderstellmaschine eingestellt wurde. Diese Geschoßflugzeit ist die Zeit, die das Geschoß braucht vom Verlassen des Rohres bis zum ‚Sprengpunkt'.

Die Aufgabe aller Feuerleitgeräte ist es, die Schußwerte zum Vorhaltepunkt zu errechnen und diese an die Geschütze zu übertragen. Geschieht die Übertragung auf elektrischem Wege, dann spricht man von einem ‚Kommandogerät', werden die Werte auf eine andere Art übertragen, also z. B. fernmündlich oder durch Zuruf, dann wird das Feuerleitgerät ein ‚Kommando-Hilfsgerät'. Um die Schußwerte zum Vorhaltepunkt errechnen zu können, muß der Vorhaltepunkt im Raum festliegen. Das sich bewegende Flugzeug ändert dauernd seinen Standort; damit ändert sich auch



Alarm an der Küste. In Sekundenschnelle werden die Geschützwerte am Kommandogerät errechnet und an die Batterie weitergegeben

laufend der zu jedem Standort gehörende Vorhaltepunkt. Das Kommandogerät muß daher in der Lage sein, laufend sämtliche Vorhaltepunkte festzulegen, nach ihnen die Schußwerte zu errechnen und aus den Schußwerten die Geschützwerte zu ermitteln.

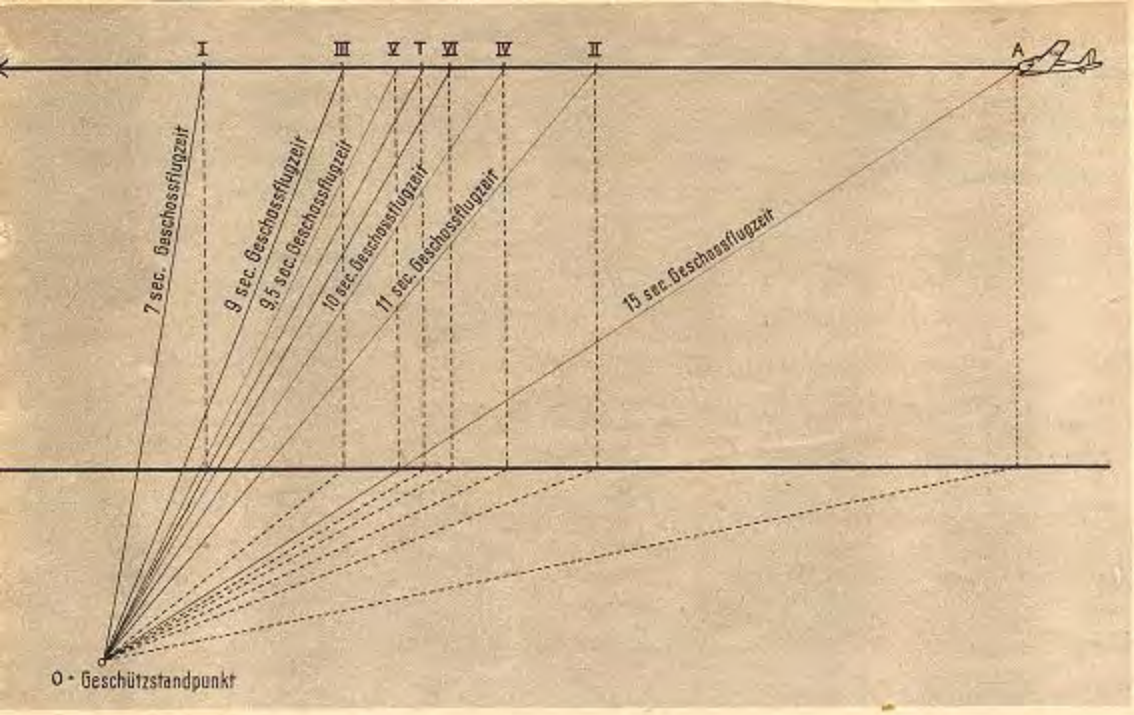
Ich will dir zunächst erklären, wie der Vorhaltepunkt vom Kommandogerät gefunden wird. In der Ruhestellung zeigen das Kommandogerät und die Geschütze in die Grundrichtung. Wird ein Flugzeug erkannt, dann wird es vom Kommandogerät angerichtet, das heißt, das Gerät wird aus seiner Ruhestellung, also aus der Gundrichtung, herausgedreht und so lange seitlich geschwenkt, bis es auf das Flugzeug zeigt. Damit ist am Gerät die Seite zum Abschuß- bzw. Meßpunkt eingestellt. Zu gleicher Zeit wird das Flugzeug der Höhe nach angerichtet, das heißt, das E-Meßgerät wird aus seiner Ruhestellung, in der es waagerecht stand, so lange der Höhe nach geschwenkt, bis die auf dem E-Meßgerät angebrachten Richtgläser das Flugzeug angerichtet haben. Sobald das Flugzeug auf diese Weise angefaßt ist, werden die Entfernung und die Flughöhe nach ihm gemessen.

Damit sind die drei Schußwerte am Kommandogerät eingestellt, und der Punkt, der mit Hilfe des E-Meßgerätes angerichtet wurde, liegt im Raum fest. Da die drei Bedienungsleute am E-Meßgerät nun aber laufend das Ziel weiter anrichten, bzw. laufend nach ihm die Entfernung messen, also damit auch nach jedem Punkt, in dem sich das Flugzeug befindet, die Schußwerte ermitteln, wird der gesamte Flugweg im Raum festgelegt. Du weißt, daß man nicht nach dem Punkt, in dem sich das Flugzeug befindet, schießen darf, sondern vorhalten muß. Die nächste Tätigkeit des Kommandogeräts muß also sein, den Vorhaltepunkt zu suchen und ihn im Raum festzulegen. Das Gerät löst diese Aufgabe auf zeichnerischem Wege.

Die nebenstehende graphische Darstellung zeigt sämtliche durch die Schußwerte festgelegten Punkte im Augenblick eines Luftangriffs. A = Abschußpunkt, M = Meßpunkt, V = Vorhaltepunkt, T = Treffpunkt, Spr = Sprengpunkt, h = Höhe des Flugzeugs, A' = Abschußpunkt, auf die Erde heruntergelotet, T' = Treffpunkt, ebenfalls auf die Erde heruntergelotet, eM = Entfernung zum Meßpunkt, eT = Entfernung zum Treffpunkt, ekM = Entfernung zum Meßpunkt in der Kartenebene, ekT = Entfernung zum Treffpunkt in der Kartenebene.

Alle weiteren Angaben sind aus dem Inhalt des Artikels ersichtlich

Zeichnungen: Bahr (3), Aufn. Scherl-Bildarchiv (2)



Nebenstehende Zeichnung veranschaulicht die errechnete Geschoßflugzeit bei einer Flugzeuggeschwindigkeit von 100 m/sek. = 360 km/st. Angenommen ist dabei, daß die Geschoßflugzeit nach dem Punkt A 15 Sek. beträgt (siehe Artikel). Die Zeichnung ist, damit sie anschaulich wirkt, nicht maßstabgerecht ausgeführt

Wir greifen einen Punkt des Flugwegs heraus, den wir A nennen. In diesem Punkt befindet sich in einem bestimmten Augenblick das Flugzeug. Da es vom Kommandogerät angerichtet ist und die Entfernung nach ihm gemessen wird, liegen die drei Schußwerte fest und damit auch der Punkt A im Raum. Nun kann aber das Kommandogerät nicht von diesem Punkt A bei seiner Suche nach dem Vorhaltepunkt ausgehen. Es braucht den Punkt A'. Nach diesem Punkt A' ist lediglich die Seitenrichtung bekannt; denn diese ist dieselbe wie nach dem Punkt A. Der Punkt A' liegt aber erst dann fest, wenn man die Entfernung zu ihm, also die Strecke ekm kennt. Die Strecke ekm kann man errechnen.

Da man in dem rechtwinkligen Dreieck O—A'—A den Winkel γ_A und die Strecke eM kennt, kann die Strecke ekM errechnet werden. Damit ist der Punkt A' auf der Erdebene festgelegt, das heißt, der Punkt A ist auf die Erdebene gelotet worden. Der Ausgangspunkt für die Konstruktion des Vorhaltepunktes ist gefunden.

Die Errechnung der Strecke ekM aus eM und γ_A wird am Gerät durch eine Rechenmaschine ausgeführt. In dieser Rechenmaschine wird automatisch der Höhenwinkel γ_A eingeleitet und die gemessene Entfernung eM von einem Bedienungsmann ei gestellt. Sie wird von einem anderen Bedienungsmann abgelesen und ihm zugerufen. Als Ergebnis kommt aus der Rechenmaschine die Strecke ekM heraus. Durch den gefundenen Punkt A' muß die Flugrichtung, das heißt, die Richtung, in der das Flugzeug fliegt, angetragen werden; denn auf dieser Flugrichtung liegt der Vorhaltepunkt. Dabei wird vorausgesetzt, daß das Flugzeug während seines Fluges von A zum Vorhaltepunkt seine bisherige Richtung nicht ändert. Ich habe dir anfangs erklärt, daß das Gerät laufend durch Anrichten und Anmessen die Schußwerte ermittelt und laufend sämtliche Punkte des Flugweges und damit den Flugweg selbst festlegt. Da auch die Errechnung der Strecke ekM laufend vor sich geht, werden also auch sämtliche Punkte in der Erdebene festgelegt und damit die Lotung des Flugwegs auf die Erdebene.

Diese waagrechte ‚Erdebene' wird am Kommandogerät durch eine kreisrunde Glasplatte, den ‚Flugrichtungstisch', dargestellt. Der Mittelpunkt des Kreises ist der O-Punkt. In dem O-Punkt steht ein Schreibstift. Dieser Schreibstift ist auf einer Spindel verschiebbar. Die Spindel wird durch das Anrichten des Flugzeugs mit dem ganzen Kommandogerät dauernd in Richtung auf das Flugzeug gedreht. Bedient nun der Bedienungsmann die Rechenmaschine und errechnet dadurch laufend die ekM, so wird auch der Schreibstift, der mit der Rechenmaschine gekoppelt ist, um die Strecke ekM herausgeschoben. Er wandert also von O nach A'. Im nächsten Augenblick zeigt die Spindel nach dem neuen Standort des sich bewegenden Flugzeugs. Da auch die Rechenmaschine sofort die Entfernung in der Erdebene nach der Projektion des neuen Standorts errechnet, also die neue ekM feststellt, steht der Schreibstift auf der Lotung des neuen Standorts. Der Schreibstift wandert so von Standort zu Standort und zeichnet die Lotung des Flugweges im Maßstab 1 : 50 000 auf die Glasplatte. Die Verlängerung dieses auf die Glasplatte gezeichneten Flugwegs ist die jeweilige Flugrichtung. Da außerdem der Schreibstift entsprechend der Flugzeuggeschwindigkeit über die Glasplatte wandert, braucht man nur unter Berücksichtigung des Maßstabes die Strecke zu messen, die er in einer Sekunde zurücklegt, und man hat die Geschwindigkeit des Flugzeugs gefunden.

Das „künstliche Ohr" ist ein treuer Helfer der Flak. Selbst das leiseste Motorengeräusch wird schon aus weitester Entfernung von den riesigen Horchgeräten aufgefangen

Wie du weißt, braucht man drei Werte, um den Vorhaltepunkt zu finden. Wir nennen sie die Zielbedingungen. Zwei davon, nämlich Flugrichtung und Flugzeuggeschwindigkeit sind ermittelt. Dabei haben wir aber vorausgesetzt, daß das Flugzeug auf seinem Weg von O nach A auch seine bisherige Geschwindigkeit beibehält. Nun fehlt noch der dritte Wert, die Geschoßflugzeit nach dem Vorhaltepunkt; denn Geschwindigkeit des Flugzeugs mal Geschoßflugzeit nach dem Vorhaltepunkt ergibt die Hauptauswanderungstrecke A'—V—. Da man aber den Vorhaltepunkt erst sucht, weiß man auch die Geschoßflugzeit zu ihm nicht. Man muß sich demnach anders helfen.

Die Geschoßflugzeit nach einem Punkt kennt man, wenn man die Entfernung weiß. Da die Entfernung nach dem Punkt A bekannt ist, kennt man auch die Geschoßflugzeit. Wir wollen annehmen, daß die Geschoßflugzeit nach dem Punkt A 15 Sek. beträgt, und daß die Flugzeuggeschwindigkeit 100 m/Sek. = 360 km/st ist. Dann ist das Flugzeug, wenn das Geschoß bei Punkt A ankommt, aber bereits 1500 m weitergeflogen und befindet sich am Punkt I. Nach diesem Punkt I beträgt die Geschoßflugzeit jedoch nur 7 Sek. In diesen 7 Sek. ist das Flugzeug nicht 1500, sondern nur 700 m geflogen, befindet sich also erst am Punkt II. Nach dem Punkt II beträgt die Geschoßflugzeit nicht 7 Sek., sondern 11 Sek. Das Flugzeug befindet sich 1100 m vom Punkt A entfernt am Punkt III. So geht es weiter, wie du aus der Zeichnung siehst, und schließlich hat man sich so lange ‚eingegabelt', bis Geschoßflugzeit gleich Flugzeit des Flugzeugs ist. Damit ist die Geschoßflugzeit nach dem Vorhaltepunkt gefunden. Man kann also die Multiplikation Geschoßflugzeit mal Geschwindigkeit des Flugzeugs durchführen und findet damit die Strecke A'—V'. Diese Strecke trägt das Kommandogerät vom Punkt A' aus in der mit Hilfe des Flugrichtungstisches gefundenen Flugrichtung an, und der Punkt V' ist gefunden.

Nun kommt der dritte Arbeitsgang, die Errechnung der drei Schußwerte nach dem Punkt V, aus dem rechtwinkligen Dreieck O—V'—V, in dem ekT und h bekannt sind, wenn man annimmt, daß das Flugzeug seine Höhe beibehält. Aus diesen zwei bekannten Werten werden zwei Schußwerte, der Höhenwinkel bT und die Strecke eT ermittelt. Den dritten Schußwert, den Seitenwinkel zum Vorhaltepunkt, kann man abmessen, indem man den Winkel zwischen ekM und ekT mißt und ihn entweder zu dem Seitenwinkel zwischen Grundrichtung und ekM, der durch das Anrichten des Zieles bekannt ist, hinzuzählt oder von ihm abzieht.

Die drei Schußwerte müssen nun noch in die Geschützwerte, Gesamtseite, Zünderstellung und Gesamtrohr-

Fortsetzung auf Seite 622

ZWISCHEN DEN KÄMPFEN

Freizeitgestaltung bei einer Kampfstaffel

Ein friedlicher Zweikampf zwischen zwei Einsätzen gegen England

Aufnahmen PK Röder (6)

Der Beobachter einer Besatzung erprobt sein zeichnerisches Talent einmal an einem friedlichen Objekt

In einer so fürstlichen Umgebung macht ein zünftiger Dreimänner-Skat doppelt Spaß

„Mühle auf — Mühle zu" — auch so ein Kampf kann unter Umständen einmal erregend sein

Nach einem Englandflug ist so ein Nickerchen mit dem treuen Staffelhund gerade das Richtige

Geduld ist eine notwendige soldatische Tugend — erst recht, wenn man sich als Petri Jünger versuchen will (Bild links)

Hunderttausende antworteten

auf das Adler-Preisausschreiben

„Kennst du unsere Luftwaffe?"

Können Sie sich so was vorstellen? — Nein, Sie können es bestimmt nicht, aber passen Sie mal auf! Wenn ein Mensch an einem Brief normalen Umfanges zehn Minuten liest, dann benötigt er zur Lektüre von 250 000 normalen Briefen nach Adam Riese 2 500 000 Minuten, falls er von der zweiten Minutenmillion an selbst noch normal ist. 2 500 000 Minuten, das sind aber immerhin 41 666 Stunden oder rund 1737 Tage, die 4¾ Jahre ausmachen. Worauf wir mit dieser seltsamen Rechnung hinaus wollen, möchten Sie wissen? — Also hören Sie:

Ganze 4¾ Jahre müßten Sie lesen, rastlos, ohne eine Sekunde auf Essen, Schlafen, zarte Verabredungen oder sonstige lebenswichtige Verrichtungen zu verschwenden, um festzustellen, welche der rund ¼ Millionen Einsendungen von Lösungen zum großen Adler-Preisausschreiben richtig und welche falsch sind. Ja, das glaube ich, da raucht Ihnen der Kopf! — Uns schon lange! — Aber wie wir gebaut sind, haben wir sogar noch unsere Freude daran!

Und was für eine Freude! Unsere kühnsten Erwartungen bei Veröffentlichung des Adler-Preisausschreibens sind haushoch übertroffen worden. Immerhin, 4¾ Jahre möchten wir Sie nicht gern auf die Bekanntgabe der Preisträger warten lassen, schon deshalb nicht, damit man uns nicht nachsagen kann, die Baumuster unserer Preis-Segelboote, Preis-Segelflugzeuge usw. seien, gelinde ausgedrückt, nicht mehr die allerneuesten. Aus diesen Erwägungen heraus hat sich ein ganzer Stab von Arbeitskräften des Scherl-Verlags beherzt der von Hoffen und Sehnen vieler, vieler Tausende wildbewegten Flut rastlos einströmender Lösungen entgegengeworfen. Schon kurz nach Einsetzen der Lösungswelle telephonierte unser Hauspostamt über sämtliche Leitungen händeringend SOS an die Direktion um unverzügliche Entsendung jeden verfügbaren Quantums an Körben für die Aufnahme und Weiterleitung von Briefen. Sehen Sie sich mal unser Bild an! — Was sagen Sie dazu? — Hübsch ... wie? ... Ein Nervenschwächling könnte Zustände bekommen! Wir aber sind unbändig stolz darauf, Ihnen mitteilen zu können, daß es sich bei dem, was Sie da im Bilde sehen, nur um einen einzigen armseligen Tisch von vielen, nur um einen unter vielen Räumen handelt, auf und in denen sich Lösungsbriefe zu Alpenmassiven türmen. Da kann man Bergbau treiben lernen! Da heißt es, das Edelmetall (sprich: richtige Lösungen) von dem tauben Gestein (sprich: falsche Lösungen) zu scheiden. Das klingt nun wieder ganz einfach, aber vergessen Sie nicht, jedes Schreiben birgt nicht nur eine, sondern 18 Lösungen, wenn auch nicht durchweg richtige.

Ein Oh! übrigens über euch preislüsterne Dichter, die ihr von Natur eigentlich berufen seid, unseren geistigen Fuß, frei aller Erdenschwere, über blumige Auen hingleiten zu lassen! Wie ihr es meisterhaft versteht, des Pudels Kern (in unserem Falle die richtige bzw. unrichtige Lösung) sich in einem Labyrinth tönender Worte listenreich verkrümeln zu lassen! Wir sind euch jedoch nicht gram ob dieser kleinen Erschwerung unseres Sortierbetriebes. Im Gegenteil, ihr habt uns im monotonen Papiergeraschel oft fröhlich auftichern bis schallend lachen lassen, und euer Eifer hat uns aufrichtig erfreut. Wenn wir nun aber nachfolgend einige eurer beschwingten Musenkinder auszugsweise zu Worte kommen lassen, so folgert bitte daraus nicht etwa, ihr geistigen Väter wäret nun die Auserwählten, die demnächst zum großen Adler-Rundflug starten oder mindestens vom eigenen Segelflugzeug aus uns herzliche Grüße auf die Häupter spucken werden. — Dem ist mit nichten so, wenn es natürlich auch nicht ausgeschlossen ist, daß Fortuna dem einen oder dem anderen der von uns zitierten Dichter hold lächelt.

Wir, wie gesagt, scheiden hier gänzlich poesielos Spreu von Weizen. Rein sachlich gesehen, gilt uns die ohne schmückendes Beiwort hingeknallte richtige Lösung nicht mehr und nicht weniger als die blütenreiche des kleinen Mädel Annemarie, das fängt auch gleich an: „Möcht so gerne einmal fliegen! ..." Ja, Fortuna hat's nicht leicht! — Da hilft eben nur, blindlings reingreifen ins volle Lösungs-Gefäß! — Besonders nett ist folgende Einleitung zu lyrischer Lösungsbekanntgabe eines Soldaten, weshalb sie hier ungekürzt wiedergegeben sei:

„Der Adler überrascht uns immer
Mit Bilderfolgen neuster Art.
Doch diesmal hat er seine Bilder
Mit einem Wettbewerb gepaart.
Und alle Leser, klein und groß,
Ob Stadt und Land, ob jung, ob alt,
Die raten, rätseln, knobeln, denken.
Dem Opa wird die Pfeife kalt.
Er stutzt schon bei dem ersten Bilde
Und weiß nicht, wie er's deuten kann,
Der kleine Enkel sitzt daneben
Und schaut den Opa schelmisch an.
Er kennt, wie jeder deutsche Junge,
Von Kampfmaschinen jede Art
Und sieht sofort des Bildes Fehler.
Der Opa mit dem Lob nicht spart.
So knobeln beide unermüdlich
Bis 18 Fragen sind gelöst
Und alle sauber aufgeschrieben,
Das Bildgeheimnis ist entblößt.

Und nun noch einige Stichproben gereimter Lösungen selbst: Da schreibt zur Frage 9 der Knabe Manfred Fischer, der (wie er erklärt) sechzehn Jahre alt und als „Homerischer" in seiner Schulanstalt verschrien ist:

„Was ziehen wohl die Männer, seht,
Dort in der Drillichhof'? —
Ein sinnreich konstruiert Gerät
Für schweres Wurfgeschoß! ..."

Richtig, lieber Homerischer, aber immerhin möchten wir uns kein Gerät für schweres Wurfgeschoß durch die Drillichhof' ziehn! — Hübsch sind auch deine weiteren Verse, wir haben viel und homerisch gelacht! Schau, schau, daß so ein geplagter Unteroffizier sich noch die Zeit erübrigt, um sich in Reimen zu ergehen, ist ganz besonders löblich! Er muß es wissen, wenn er Frage 3 damit beantwortet:

„Daß denen auf der Insel drüben
Die Luft wegbleibt, das muß man üben.
Dazu gehört ein laufend Band,
Kurz Bombenteppich ist's genannt."

Und weiter hat er die Sachlage bei Frage 16 gut erfaßt:

„Mit Propagandablättern in Ballonen
Versucht der Feind, uns anzukohlen.
Er kam damit gar nicht zu Wort. —
Die hängen jetzt am heimlichen Ort!"

Da müssen wir doch gleich mal nachsehen, ob bei uns auch! Zuvor nur rasch nochmals, mit Dank für euer aller Interesse am großen Adler-Preisausschreiben, die Versicherung: Wir sind vom vielen Briefeförderschleppen, Sortieren, Schmunzeln und Lachen weit weniger abgespannt, als vielmehr mit euch allen nur gespannt, wie sich die Dame Fortuna benehmen wird. Der Gerechtigkeit halber haben wir ihr für jeden einzelnen von euch gute Worte gegeben. Mehr konnten wir nicht tun. —
Sie muß entscheiden!

Ein ganzer Stab von Arbeitskräften ist notwendig, um in die Flut von Einsendungen Ordnung zu bringen
Aufn. Scherl

Goethe. Wir werden all die richtigen Lösungen in einen gewaltigen Topf tun, und Fortuna, die Blinde, wird — zu allem Überfluß noch streng bewacht von der Schiedsrichterkommission — aus jenem Pott die glücklichen Preisträger herausfischen, denn die Anzahl richtiger Lösungen übersteigt weit die Tausendzahl der harrenden Preise. In dieser Hinsicht ganz richtig liegt da eine Adler-Preisausschreiben-Lösungs-GmbH, bestehend aus Vater und Sohn, wenn sie ihren gefundenen Ergebnissen den Vers voransetzt:

„Frisch gewagt ist halb gewonnen,
Deshalb munter zugefaßt!
Adler-Freunde sind am Raten. —
Sage selbst: Ham wir's geschafft?"

Gut so! — Den beiden kann man nur wünschen, daß, falls Fortuna sie doch zur Rundreise aufruft, die GmbH nicht im Streite darüber, wer von beiden nun startet, zu Bruch geht! Jedenfalls legen sie erst mal die Entscheidung getrost in die Hand unserer Adler-Fortuna, ganz im Gegensatz zu jenem Manne, der in echt bajuwarischem Draufgängertum so eine Art gelinder Gnädigstimmung der guten Glücksdame riskiert, wenn er also singt:

„Mein lieber Adler, du machst mich verrückt,
Wenn das mit dem Preisausschreiben glückt!
Ich hab' dich gelesen die ganze Zeit
Und bin nun zur größten Luftreise bereit ..."

Können wir Ihnen durchaus nachfühlen, aber packen Sie lieber vorerst die Zahnbürste mal wieder aus! — Da ist nämlich beispielsweise auch noch das kleine Sauerländer

Die richtigen Lösungen unseres Preisausschreibens „Kennst du unsere Luftwaffe?" werden in der nächsten Nummer des „Adler" veröffentlicht

Tabakkultur

Ein Ghiros
klassisch manipulierter Pastals.

doppelt fermentiert

4 Pf

Oberstleutnant Mölders erzählt sein Leben

IV. Krieg und Bewährung

Die Nachricht, die mich bei meiner Ankunft in Berlin erwartete, war durchaus erfreulich. Ich sollte eine Jagdstaffel ausbilden. Im April 1939 begann ich mit der Ausbildung meiner Männer. Die Staffel war fliegerisch ganz ausgezeichnet. Ich habe viel Freude an ihr gehabt. Es war kameradschaftlich vielleicht die schönste Zeit. Das Offizierkorps war prächtig. Dieses halbe Jahr Wiesbaden war für uns die letzte Vorbereitung für den großen Krieg, den wir jetzt durchkämpfen. Ich führte die erste Staffel der Gruppe, Hauptmann Pingel die zweite, Hauptmann Lippert die dritte und Hauptmann Meyer die Stabskompanie. Alle vier tragen wir heute das Ritterkreuz. Meine Flugzeugführer fühlten sich so sicher, daß sie darauf brannten, einmal an den Feind zu kommen. Diese Gelegenheit sollte schneller kommen, als wir alle geahnt haben.

Am 1. September 1939 begann der Feldzug gegen Polen. Unsere Enttäuschung, nicht dabeisein zu können, kann man sich ausmalen. Dafür durften wir hinter dem Westwall sitzen und mußten uns mit dem begnügen, was der Franzmann uns bot. Immerhin hat das Pik-As-Geschwader allein im September 1939 sechzig Abschüsse im Westen erzielt. Ich selbst bin an diesen sechzig nur mit einem Luftsieg beteiligt.

Am 8. September kam ich von einem erfolgreichen Abstecher zur Front zurück, als mein Motor anfing zu kotzen. In der Nähe von Saarbrücken mußte ich 'runter. Zum Flugplatz hat es nicht mehr gereicht. Es gab einen schweren Bruch, bei dem ich mir erheblich das Kreuz angestaucht habe. 14 Tage mußte ich flach liegen.

Am 19. durfte ich wieder aufstehen, und schon am 20. September hatte ich wieder einen Luftkampf. Wir waren zu viert, die anderen zehn. Da es Franzmänner waren, wurde in alter Frische sofort angegriffen. Ich nahm mir eine Curtiß aufs Korn, sie brannte sofort. Der Pilot stieg mit dem Fallschirm aus. Von den zehn haben wir vier abgeschossen, die anderen empfahlen sich.

Der Sturm bricht los

Der 10. Mai 1940 brach an, der Tag, an dem das deutsche Westheer, das so lange vor dem Westwall hatte liegen müssen, den Sturmriemen des Stahlhelms fester schnallte und auf der ganzen Front von der Nordsee bis an die Vogesen zum Sturm antrat. Braucht es die Versicherung, daß auch wir Flieger frohlockten? Endlich war die lange Wartezeit überstanden. Endlich sollte das Harren auf die große Tat seine Erfüllung finden. Wir waren dazu ausersehen, den inzwischen berühmt gewordenen Dämmerungsangriff in der Frühe des 10. Mai gegen Frankreich zu fliegen. Die Dunkelheit lastete noch über der Erde, als ich mit meiner Gruppe startete. Dichter Dunst erschwerte die Sicht. Es war ein schwieriges Fliegen. Es waren stolze Bilder, die die in unserem Rücken aufgehende Sonne beschien. So weit man blicken konnte, überall flogen die Staffeln und Gruppen und Geschwader. Die deutsche Luftwaffe griff an. Planmäßig warf der unserer Obhut anvertraute Kampfverband seine Bomben und mit gutem Erfolg. Überall stiegen von den Flugplätzen im Gefolge der Detonationen schwarze Rauchwolken hoch. Die am Boden abgestellten Flugzeuge brannten reihenweise ab. Unser Angriff muß die Franzosen maßlos überrascht haben, denn kein einziger französischer Jäger stellte sich zum Luftkampf. Sie werden alle noch geschlafen haben. Wir Jäger waren etwas enttäuscht.

Aber das sollte sich schon in den nächsten Tagen ändern. Der Franzmann war gründlich wach geworden. Am 18. Mai sollten wir den Raum über Pariser Flugplätzen freikämpfen, die von Kampfverbänden angegriffen wurden. Dicht vor Paris erschienen die Moranes in hellen Haufen. Ich flog mit dem Stabsschwarm zur Deckung meiner 9. Staffel. Meine Staffeln griffen planmäßig an, und schon im ersten Anlauf war der französische Verband geplatzt. Es gab die übliche Massenbalgerei. Die Moranes kippten, sobald sie sich angegriffen fühlten, nach unten ab und zogen dann wieder hoch. Das Ganze löste sich auf in einzelne Luftkämpfe. Ich fuhr einigen Moranes, die noch halbwegs zusammenhielten, schräg von oben in die Flanke

Nicht vergessen!

Damals — vor dem Kriege — als unsere kleinen Sorgen noch groß geschrieben wurden — erinnern Sie sich noch, wie Fewa, dieses erste neutrale Feinwaschmittel, auf den Plan trat? Und wie die deutsche Hausfrau mit ihrem so sicheren Sinn für das, was gut und richtig ist, dieses wunderbare Fewa sofort begeistert aufnahm und groß machte?

Sicher dachte sie dabei nur an das angenehmere Waschen und vor allem daran, daß die mit Fewa gewaschene Feinwäsche soviel länger hält. Gleichzeitig aber leistete sie damit der deutschen Volkswirtschaft einen großen Dienst: Sie ersparte ihr eine große Menge wichtiger Fettrohstoffe und sorgte auch für die längere Erhaltung wertvollen Textilgutes.

Wie wichtig die neue Fewa-Waschmethode ist, das sehen Sie daraus, daß auch für die Kriegszeit ein Feinwaschmittel auf gleicher Grundlage bereitgestellt wurde. Und wir können Ihnen nur den guten Rat geben: Waschen Sie, bis es wieder Fewa gibt, recht viel mit dem *Waschmittel für Feinwäsche!* Sie haben dann umso länger etwas von Ihren guten Sachen.

Fewa

fein auf fein

und bekam einen dieser Hängebäuche zu fassen. Ein Druck auf die Auslösetaste der Kanonen und MG's, und schon flog dem Franzmann die linke Fläche weg. Zum Überfluß begann der Rest mit heller Flamme zu brennen. Ich hatte kaum Zeit, ihm nachzuschauen, denn überall schwirrten Franzosen herum. Mit Leutnant W. zusammen setzte ich mich wieder etwas ab, und das hat sich bezahlt gemacht. Ich sah, wie etwas tiefer fünf Moranes sich hinter zwei Messerschmitts zu klemmen versuchten. Das war wieder eine Gelegenheit zum Eingreifen. Mit einer Affenart fuhr ich dazwischen und schoß die vorletzte Morane im ersten Anlauf ab. Der Flugzeugführer konnte mit dem Fallschirm abspringen. Nun sah ich mich aber plötzlich mitten in einem ganzen Pulk von Franzosen und mußte mich einigermaßen meiner Haut wehren. Schließlich kippte ich, um mich der Überzahl zu entziehen, nach unten weg und setzte mich seitlich über den Kampfraum. Meine Gruppen hatten sich schon auf den Weg nach Hause gemacht, denn ihre Flugzeit war bald abgelaufen. Jetzt flog ich noch einmal an einem Kampfverband heran. Der größte Teil von ihm war ebenfalls schon nach Erfüllung seiner Aufträge abgehauen. Die letzten sammelten zum Flug nach Hause. Und was ist da schon wieder los? Hinter diesen letzten Kampffliegern rückt doch wahrhaftig ein kleiner Verein Moranes her, um zu guter Letzt noch billige Lorbeeren zu ernten. Vier Moranes haben sich hinter unsere Kampfflugzeuge gesetzt und sind schon bald auf Schußentfernung heran. So haben wir nicht gewettet, meine Herren! Ich war zum Glück höher als dieser Verein und konnte daher durch Drücken die überlegene Geschwindigkeit meiner Messerschmitt zu Tragen bringen. Im Nu war ich heran und brauste nun hinter den vier Moranes, die ihrerseits hinter den Heinkels saßen, als fünfte Maschine her. Den letzten hatte ich schnell im Visier und begann zu feuern. Mein Franzmann wollte aber nicht so ohne weiteres fallen, sondern kurvte weg und versuchte den beliebten Abschwung nach unten. Aber dabei bekam ich ihn noch einmal zu fassen, und er fuhr ungespitzt in der Tiefe in einen Wald. Die anderen drei Moranes verreisten wie ein Mann. Ich war nicht wenig froh, als ich mit dem letzten Tropfen Benzin unseren Feldflugplatz erreichte und dreimal am Gefechtsstand vorbei wackeln konnte.

Waren es diesmal drei auf einen Streich, so sollte mir einer der nächsten Großangriffe auf Paris eine Dublette bescheren. Zur Abwechslung waren es diesmal keine Moranes, sondern eine Bloch und eine Spitfire. Es gab wieder die übliche Massenbalgerei, man hatte das Gefühl, daß die französischen Jäger regelrecht von unten hochgesetzt worden waren, um den Kampfangriff auf die Flugplätze zu verhindern. Ich konnte mich ferner des Eindrucks nicht erwehren, daß die Franzosen schon durch unsere furchtbare Überlegenheit demoralisiert waren. Ich bin überzeugt, daß sie sich uns nur noch zähneklappernd und strengen Befehlen gehorchend stellten. Die Spitfire schoß ich ab, als sie regelrecht in unserem Kampfverband hing. Ich hatte fast Mühe, keinen unserer Bomber zu treffen. Der Flugzeugführer des französischen Blochjägers hatte Glück, er konnte rechtzeitig mit dem Fallschirm aussteigen. Das tat er genau über dem Zentrum von Paris.

Wer hat noch keinen Abschuß?

Einmal schossen Claus und ich in einer einzigen Sekunde zwei Moranes ab. Es war mal wieder schlechtes Wetter mit starker Wolkenbildung, und wir übten unser nun schon gewohntes Handwerk aus, nämlich den Raum um unsere Kampfverbände freizukämpfen. Claus und ich flogen, um eingreifen zu können, wo es not tat. Wie meist, so stellte sich auch heute die Gelegenheit hierzu bald ein. Zwei Moranes kamen uns hübsch schußgerecht. Wie auf Verabredung griffen wir vollkommen gleichzeitig an, Claus den rechten, ich den linken. Wir feuerten beide etwa die gleiche Anzahl Schüsse und müssen auch beide gleich gut abgekommen sein, denn in derselben Sekunde brannten beide. Es sah beinahe komisch aus, wie links und rechts je ein Franzmann brennend vom Himmel fiel. Gleich darauf sah ich eine einzelne Morane zum Angriff auf unsere Kampfflugzeuge ansetzen. Wir hinterher. Es wäre für Claus wie für mich eine Kleinigkeit gewesen, den tapferen Franzmann abzuschießen. Aber ich wollte jetzt einen Kameraden zum Schuß bringen, der heute noch keinen erlegt hatte. Durch Funkspruch an meinen Schwarm fragte ich: „Wer hat heute noch keinen?" Gleich darauf kam die Antwort: „Oberleutnant R." — Ich: „Sehen Sie die einzelne Morane voraus?" — „Jawohl, Herr Hauptmann!" — „Greifen Sie an — halt! — nicht zu früh schießen! — schön aufsitzen lassen!" Aus 50 Meter Entfernung jagte er dem Franzmann seine Garben in den Leib. Der stürzte brennend ab. Die bei diesem Abschuß des Oberleutnants R. gemachte Erfahrung nahm ich von nun ab zum Anlaß, häufiger Unterricht im Luftkampf zu erteilen, und zwar nicht wie sonst auf der Erde mit Modellen, sondern gleich in der rauhen Praxis des Krieges. Bei Charleville nahmen wir eines Tages einen zurückkehrenden eigenen Kampfverband auf. Überall schwirrten Hurricanes herum. Ich griff eine Kette an und schoß den letzten Mann ab, als er sich senkrecht nach unten empfehlen wollte. Ich stand beinahe auf dem Kopf, als ich meine Waffen sprechen ließ. Hinter mir hielt sich Oberleutnant W. Als ich nach dem Abschuß hochzog, sah ich wieder drei Hurricanes hinter einem Verband von Heinkel-Kampfflugzeugen. Durch Funkspruch rief ich W. zu: „Sie nehmen die linke, ich die rechte!" W. antwortete auch gleich und bestätigte den Empfang des Befehls. Ich widmete mich nun ganz dem Rechtsaußen, aber der machte in meinem ersten Feuerstoß einen rasanten Abschwung nach unten. Ob er getroffen war, konnte ich nicht mehr feststellen. Also einen neuen, dachte ich und flog zu W. hinüber, um zu sehen, was er machte. Ich war überzeugt, daß er seinen Linksaußen erlegt haben müsse. Das war leider nicht der Fall, auch diese Hurricane hatte sich empfohlen, ich konnte sie jedenfalls nicht mehr sehen. W. hatte schon einige Frontflüge, aber noch keinen Abschuß. Da jetzt nur noch eine Hurricane vor uns war, wollte ich W. zum Schuß bringen. So rief ich ihn wieder an: „Oberleutnant W., angreifen!" und machte ihm Platz.

Ich glaubte zu sehen, wie W. den Gashebel bis zum Anschlag nach vorn schob und sich hinter die Hurricane setzte. Er tat es etwas zu ungestüm, so daß ich korrigieren mußte. „Etwas tiefer gehen, W. — noch nicht schießen! Schön ruhig aufsitzen lassen — genauer zielen! — Noch etwas näher 'ran, W.! — Jetzt schießen!" Vorn platzte die Hurricane förmlich auseinander. „Bravo, Oberleutnant W.!" Ich sah förmlich einen schweren Stein in die Tiefe kollern, der sich vom Herzen meines Kameraden gelöst hatte. Unendlich glücklich tönte in meinem Kopfhörer seine Antwort: „Na endlich!" Wir flogen zusammen nach Hause, und mit stiller Freude sah ich, wie W. selig wackelnd um den Heimatplatz tobte. Die Stabskompanie, deren Chef er war, war ganz aus dem Häuschen. Die Brüder jubelten und schrien vor Vergnügen. Seine Männer liebten ihn seiner prächtigen Eigenschaften wegen aufrichtig. Es ist mit den Männern vom Bodenpersonal so, daß sie geradezu darunter leiden, wenn die von ihnen betreuten Jagdflieger nicht zum Schuß kommen. Sie sind tief niedergeschlagen, wenn die Kameraden Sieg auf Sieg nach Hause bringen, während „ihr" Mann es nicht recht schaffen kann. So war die

50.112

ZAHNSTEIN gehört nicht in einen gepflegten Mund!

Meist *hinter* den Zähnen sitzt der häßliche Zahnstein

Wie würde es Sie enttäuschen, hinter anscheinend tadellos gepflegten Zähnen etwas so Häßliches wie den Zahnstein zu sehen! Kaum zu glauben, daß selbst sehr gepflegte Menschen einfach nicht daran denken, auch die Rückseite ihrer Zähne kräftig zu putzen!

Die Bekämpfung des Zahnsteins sollte für jedermann selbstverständlich sein. Regelmäßiges Zähneputzen mit Solidox zermürbt das Gefüge des Zahnsteins, bekämpft sein Bestehen und Weiterwachsen und vermag in vielen Fällen seine Neubildung ganz zu verhüten. So haben Sie eine gute Gewähr für weiße, gesunde Zähne und einen immer gepflegten Mund!

SOLIDOX Zahnstein bekämpfend

Die Zahnpasta für alle

TUBE 40 Pf. GROSSE TUBE 60 Pf.

1. Zur Kräftigung des Haarwuchses
2. Gegen Schuppen und Haarausfall
3. Gegen schädliche Haarparasiten

Traumaplast Traumaplast Traumaplast

Das Wundpflaster

TraumaPlast

ist dünn und *straff;* es folgt jeder Bewegung und beutelt sich doch nicht aus.

Traumaplast hat hinter seinem Mullkissen keine Kautschukmasse; daher sind alle seine Schichten locker, saugfähig und luftdurchlässig. Traumaplast hat daher keine Löcher nötig.

In allen Apotheken und Drogerien in Packungen von 15 Pfg. an.

Traumaplast Traumaplast Traumaplast

Freude der Stadskompame verständlich, als ihr Chef endlich den ersten Abschuß verbuchen konnte. Sie haben ihn aus der Maschine und trugen ihn im Triumph über den Flugplatz. An den 5. Juni 1940 werde ich noch lange denken. Der Tag hat mir große Erfolge gebracht, aber auch meinen eigenen Abschuß. Mit einer meiner Staffeln flog ich vormittags in der Gegend von Compiègne. Nachdem ich erst eine Staffel eigener Flugzeuge für feindliche gehalten hatte, tauchten kurz darauf sechs dunkle Punkte auf, die in zwei Ketten nach Süden wegzudrücken versuchten. Die Herren wollen wir uns näher besehen. Ich erkenne eine französische Potez mit einem Jagdschutz von fünf Bloch-Jägern. Langsam kommen wir näher, ich verteile die Ziele, und dann geht's zum Angriff. Ich nehme den Linksaußen vor, und nach einem kurzen Feuerstoß fliegt er mir in Fetzen um die Ohren. Es gibt einen harten Schlag in der Maschine, irgend etwas ist dagegengeflogen, aber sie scheint nicht beschädigt. Ich suche nun den Potez-Aufklärer, der unter keinen Umständen seine Meldung nach Hause bringen darf. Endlich entdecke ich ihn, er zieht tief über dem Boden ab in Richtung Heimat. Ein französischer Jäger ist noch bei ihm. Der muß zuerst fallen. Ich habe aber zuviel Fahrt, so daß ich nicht zum Schuß komme und plötzlich unmittelbar neben ihm fliege. Ich sehe deutlich den Flugzeugführer und kurve auf ihn ein. Jetzt erst sieht mich der Franzose, stellt seine Maschine auf den Kopf und ist weg. Auch gut, nun kann ich mir ohne Behinderung den Aufklärer vornehmen. Der Franzose fliegt wunderbar. Wir sind jetzt in Erdnähe, rasen über ein Dorf — der Kirchturm ist höher als ich —, in ein Flußbett, und endlich habe ich ihn im Visier. Aber nun gibt es Ladehemmung. Ich lade nochmal durch, zische zwischen zwei Pappeln hindurch, springe über eine Fernsprechleitung, vor mir immer noch die Potez, ein Meter hoch über einer weiten Wiese. Hier bekomme ich ihn einwandfrei ins Visier, und er fährt ungespitzt in den Boden, eine 30 Meter lange Feuerwalze hinter sich herziehend. Der ist besorgt und aufgehoben...

Es wird Zeit, nach Hause zu fliegen, wir haben nur noch wenig Brennstoff. Ich sammle zwei meiner Maschinen, und im Tiefflug fliegen wir zurück. Unterwegs bekomme ich noch einen Schlag in die Maschine, einen ungefährlichen Gewehrtreffer. Zu Hause malt mein wackerer erster Wart den vierundzwanzigsten und fünfundzwanzigsten Strich ans Leitwerk. „Ich glaube, die Maschine kommt auch mal ins Museum", sagt er. Vielleicht hätte er es nicht sagen sollen, es waren die letzten Striche an meinem braven Vogel. 17.15 fliege ich einen neuen Einsatz, wiederum mit der achten Staffel. Es geht bis Amiens. Unsere Zeit ist beinahe um. Aus 7000 Meter Höhe gehen wir etwas tiefer und allmählich nach Hause. Plötzlich tauchen sechs Moranes auf. Im Augenblick, als ich mit der Staffel zum Angriff ansetze, fahren zwei eigene Messerschmitt-Staffeln dazwischen. Da sie früher an den Franzosen sind als wir, setze ich ab und sehe mir die Balgerei erst mal an. Eine Morane wird von drei Messerschmitts ständig beschossen, fällt aber nicht. Als ich sie im Visier habe, schwingt der Franzmann sofort ab, hat aber noch nicht genug. Der Kerl fliegt außerordentlich geschickt und greift wieder an. Er verschwindet unter meiner Fläche und taucht seitlich unten hinter mir wieder auf. Nun muß ich wegkurven, um in die Sonne zu ziehen. Dadurch scheint mein Gegner mich verloren zu haben, er dreht ab und verschwindet in der Tiefe nach Süden. Plötzlich knallt und funkt es durch meine Kabine, daß mir schwarz wird. Der Gashebel ist zerschossen, der Steuerknüppel haut nach vorn, und senkrecht geht's nach unten. Ich bin nur noch 800 Meter hoch. Nun aber aussteigen, bevor's zu spät ist! Ich werfe die Kabinenhaube ab. Zum Glück bäumt sich mein braver Vogel aus dem Sturzflug nach einmal auf und gibt mir die letzte Gelegenheit, die Anschnallgurte zu lösen und aufzustehen. Ich komme frei, ziehe die Reißleine — und habe sie abgerissen in der Hand. Ein unheimlicher Schreck durchfährt mich. Aber da gibt es einen Ruck, und der Fallschirm hat sich geöffnet. Ich atme auf.

In französischer Gefangenschaft

Die plötzliche Stille ist überraschend. Ich sehe meine Maschine noch einmal, wie sie steuerlos, die linke Fläche aufgerissen, in die Tiefe saust. Beim Aufschlag geht sie in Flammen auf. Leise trägt der Fallschirm mich der Erde zu. Leider ist sie noch französisch, 60 Kilometer hinter der Front westlich Compiègne. Ich stecke die Pistole entschiert in die Hosentasche. In der Nähe meiner mutmaßlichen Landungsstelle liegt ein kleines Waldstück. Vielleicht kann ich es erreichen und das Eintreffen unserer Erdtruppen abwarten. Ich lande glatt, bin sofort vom Fallschirm los und renne auf den Wald zu. Von der Seite kommen Franzosen gelaufen. Als ich den Waldrand erreicht habe, fährt mir ein Schuß um die Ohren. Ich werfe die Pelzjacke weg und laufe im Kurzstreckentempo bis zum anderen Ende des Wäldchens. Es hat keinen Zweck, hier drin zu bleiben, denn dieses Versteck ist ja nun bekannt. Vor mir ein großes Lupinenfeld. Ich krieche hinein. Plötzlich in der Nähe eine gewaltige Detonation, gefolgt von einer dicken Rauchwolke. Meine Maschine ist nun restlos explodiert. Eine Stunde lang kann ich mich ungesehen weiterarbeiten. Doch wie ich wieder einmal den Kopf hebe, sehe ich, daß auch dieses Feld abgesucht wird. Ich mache mich ganz flach. Wenige Meter von mir geht ein Bauer vorüber, ohne mich zu sehen. Ich glaube die Gefahr schon überstanden, da werde ich von hinten angerufen! Ich stehe ganz ruhig auf und sehe erst jetzt überall Soldaten und Bauern, die das Gelände absuchen. Aus nächster Nähe knallt mir so ein wildgewordener Franzmann einen Schuß um die Nase, zum Glück ohne zu treffen. Hände hoch, gefangen! Wenigstens fünfzig Menschen waren im Nu um mich herum. Ein Zaun von Bajonetten umgab mich, bis endlich ein Offizier hinzukam. Der nahm mir einschließlich Ritterkreuz alles ab. Mit Polohemd und einem ärmellosen Pullover stand ich in diesem ständig anwachsenden Haufen, der mich mit „freundlichen" Zurufen überschüttete. Da man auf Pullovern keine Rangabzeichen zu tragen pflegt, sagte ich dem französischen Offizier, daß ich Fliegerhauptmann sei, und fügte hinzu, als er mir alles abgenommen hatte: „En avant!" Unter schwersten Mißhandlungen von seiten dieses Sauhaufens, gegen den ich kaum etwas machen konnte, wurde ich zu einem Personenwagen an der Straße geführt. Das Hemd hing mir in Fetzen herunter, ein Kolbenschlag hatte das linke Auge getroffen, so daß das Blut herunterlief. Erst jetzt, auf meinen scharfen Einspruch, schritt der Offizier ein, so daß ich nach einigen weiteren Püffen zu dem Kraftwagen gelangte. Ich wurde zu einem höheren Stab in ein Schloß gebracht und hier verhältnismäßig anständig behandelt. Ein Oberst veranlaßte, daß ich mir das Blut abwaschen konnte, gab mir ein Glas Wein und mein Ritterkreuz zurück. Die üblichen Versuche, militärische Dinge von mir zu erfahren, wurden aufgegeben als ich erklärte, daß ich keine Angaben machen würde. Dann führten mich zwei Soldaten mit aufgepflanztem Seitengewehr in — einen Ziegenstall. Der war immerhin so groß, daß ich mich gerade auf das glücklicherweise vorhandene Stroh legen konnte. Zu meiner Überraschung wurde die Tür noch mal geöffnet, und ein sehr freundlicher Posten reichte mir eine halbe Flasche Wein, eine angebrochene Büchse Ölsardinen und etwas Brot. Ich zögerte keinen Augenblick, mit meiner Abendmahlzeit zu beginnen. Nach diesem aufregenden Tage habe ich märchenhaft geschlafen.

Am anderen Tage, dem 6. Juni, ging es zusammen mit mehreren deutschen Infanterieoffizieren, die bei einem unerhört schneidigen Vorstoß in Gefangenschaft geraten waren, in einem Lastkraftwagen nach Chantilly. Hier war ein Pferdestall mit wenig Stroh das Quartier. Da ich obenherum fast nichts anhatte, bat ich einen französischen Oberst um eine Decke oder einen Rock. Dieser Herr antwortete: „Ich werde Ihnen den Rock eines Negers verschaffen, darin sind Sie als Weißer ja gut als Deutscher zu erkennen." Später hat mir dann ein Sergeant eine Decke verschafft. Verpflegung miserabel, Bartwuchs dagegen beachtlich! In den nächsten Tagen furchtbares Hin- und Herfahren in Güterwagen. Zusammengepfercht wie die Heringe im Faß lagen wir auf dem schmutzigen Boden. Die Fahrt spielte sich meist so ab, daß wir zehn Minuten fuhren und drei Stunden hielten.

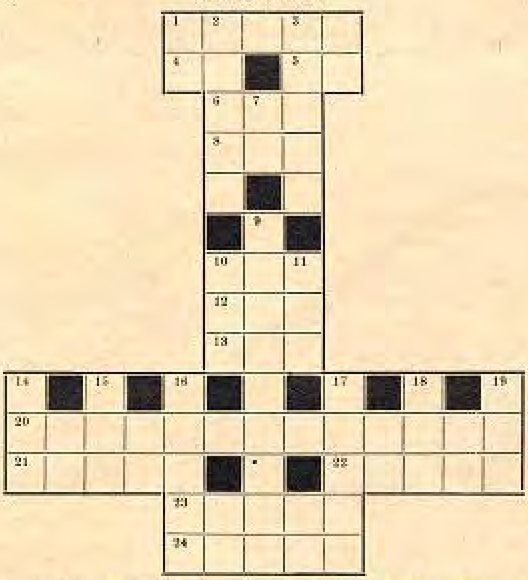
Von deutschen Truppen befreit

Vier Tage und fünf Nächte ging diese Fahrt durch das Land der „Grande Nation", ohne daß wir etwas Warmes zu essen bekamen. Es gab nichts als Konserven, altes Brot und Wasser. Am 13. Juni fand ich einen weggeworfenen Fetzen Zeitungspapier. Er war uns wie ein Geschenk des Himmels. Klipp und klar stand darin die Kriegserklärung Italiens. Unsere Stimmung wurde sehr fröhlich. Die an sich traurigen Gefangenenverhältnisse wurden zudem immer wieder gehoben durch das Gefühl, der siegreichen deutschen Nation anzugehören. Die bedrückten Gesichter der französischen Soldaten und die unerhört elenden Flüchtlingskolonnen gaben uns doch das Gefühl großer Überlegenheit. Von Beginn meiner Gefangenschaft an habe ich mich mit Fluchtgedanken getragen. Mein Lieblingsplan war, mich an einen französischen Flugplatz heranzumachen und eine Maschine zu schnappen. Es war aber bei der starken Bewachung unmöglich. Endlich kamen wir, die letzte Strecke in Lastkraftwagen zurücklegend, zu dem 40 Kilometer von Toulouse entfernten Offiziergefangenenlager Monferrant. Wir waren angenehm enttäuscht. Ein prächtig gelegenes Schloß, in dem etwa 80 deutsche Offiziere uns mit einem Freudengeheul begrüßten, darunter viele Bekannte, die wir teilweise schon tot geglaubt hatten. Lagerältester war Major S., der unsere Interessen sehr geschickt vertrat und viele Erleichterungen für uns durchsetzte. In diesem Lager war es auszuhalten, zumal wir ja genau wußten, daß unsere Gefangenschaft nicht lange dauern würde. Wir wußten einmal, daß unsere Truppen mit rasender Schnelligkeit näher kamen, zum anderen sahen wir die täglich fortschreitende Demoralisierung der französischen Truppen. Schon am letzten Tage des Juni konnte ich das Gefangenenlager verlassen und über Bordeaux und Orléans nach Paris fliegen. Von dort ließ mich der Reichsmarschall nach Berlin holen.

Fortsetzung folgt

Denken - Raten - Lösen!

Kreuzworträtsel



Bedeutung der einzelnen Wörter a) von links nach rechts: 1 Kampfflugzeug, 4 Fluß in Italien, 5 Flächenmaß, 6 Heilverfahren, 8 Naturbeschaffenheit, 10 Gesindel, 12 Vogel, 13 Nebenfluß der Donau, 20 Flugzeugbauer, 21 Metall, 22 Stadt in Japan, 23 Grundgedanke, 24 Stadt in Nordfrankreich;

b) von oben nach unten: 2 Stadt in Ungarn, 3 Planbild, 7 ausgestorbenes Säugetier, 9 Soldatengepäckstück, 10 Monat, 11 südungarischer Befehlshaber, 14 öffentliche Dienststelle, 15 Teil des Baumes, 16 weibliche Gestalt aus dem „Fliegenden Holländer", 17 männliche Gestalt aus Goethes „Iphigenie", 18 weiblicher Vorname, 19 Stifterfigur aus dem Naumburger Dom. 51569

Auflösungen der Rätsel aus Heft 23

Kreuzworträtsel: a) 1 Stand, 5 Kind, 8 Erdkunde, 9 Agio, 10 Geest, 12 Dee, 14 Saxe, 15 Stahl, 17 Speer 19 Aloe, 21 Los, 22 Nurit, 23 Esse, 24 Passarge, 25 Reue, 26 Stall; — b) 2 Tegel, 3 Arie, 4 Ado, 5 Knecht 6 Ideal, 7 Nest, 9 Adebar, 11 Tomate, 13 Ida, 15 Speise, 16 Arm, 17 Sorau, 18 Mosel, 20 Lupe, 21 Liga, 23 Ort.

Silbenrätsel: Der Fliegerberuf ist der freieste und männlichste Beruf. — 1 Dauerlauf, 2 Efeu, 3 Ritter, 4 Fliegerbordschütze, 5 Landurlaub, 6 Infanterie, 7 Ekrasit, 8 Giftgas, 9 Eibisch, 10 Rienzi, 11 Brüssel, 12 Explosion, 13 Richthofen, 14 Ulme, 15 Freyja, 16 Isegrim, 17 Steward, 18 Taifun, 19 Drahtverhau, 20 Erde, 21 Regiment, 22 Fliegerkorps, 23 Rotte, 24 Eigenbrötelei.

Kastenrätsel: 1 Tiger, 2 Erich, 3 Mette, 4 Poldi, 5 Essen, 7 Laerm, 7 Halma, 8 Okapi, 9 Fasan. — Tempelhof: Rhein-Main.

Rösselsprung: Ohne Kampf und Verleugnung gibt es keinen Adel und wahren Wert für den Menschen, und ohne Kampf kennt er die Kluft nicht, die in unserm Inwendigen zwischen Wollen und Sein, zwischen edel und gut befestigt ist (Matth. Claudius).

Vorsetzrätsel: Sturm, Ewald, Estrich, Neger, Oheim, Terz, Sahne, Train, Ameise, Flaute, Falter, Eckl, Leber. — Seenotstaffel.

Hochschulingenieure
Fachschulingenieure
Techniker
Werkmeister
finden in unseren Werken interessante Arbeitsgebiete

in der **Entwicklung und Konstruktion**
für Flugzeuge, Flugzeugmotoren Verstell-Luftschrauben

in der **Arbeitsvorbereitung**
wie Planung, Vorkalkulation Baustoffbeschaffung, Konstruktion von Fertigungsmitteln (Vorrichtungen, Werkzeugen)

in der **Fertigung der Entwicklungs- und Großreihenwerke**
als Betriebsingenieur, Betriebsassistent oder Fertigungsprüfer

Bewerbungen mit Lebenslauf, Zeugnisabschriften, Lichtbild, Angabe von gesuchtem Arbeitsgebiete und Gehalt an unsere Abteilung „Gefolgschaft", Dessau, Kühnauer Str. 6

JUNKERS FLUGZEUG- U. MOTORENWERKE A.G., DESSAU

Schwert am Himmel

Herausgegeben von Dr. H. Orlopius
Dieses Buch vom Werden, Wachsen und Wirken der deutschen Luftwaffe gibt einen umfassenden Bericht von den ersten deutschen Fliegern bis zum siegreichen Einsatz der neuesten Kampfmaschinen. Aus dem Inhalt: Aufbruch der Luftwaffe – Luftmacht Deutschland – „Legion Condor" an die Front – Flugzeuge der deutschen Luftwaffe – Feldzug gegen Polen – Auch im Westen siegreich – Unter uns die englische Flotte – Stahlhagel aus den Wolken – Jäger greifen an – und vieles andere. Außerdem zahlreiche Bilddokumente, Zeichnungen, Karten und Tabellen. 256 Seiten stark, kartoniert RM 2,–

Als Buchkalender erschien soeben das neue

Adler-JAHRBUCH

mit dramatischen Erlebnis- und Tatsachenberichten, packenden Aufsätzen, Fliegernovellen, Anekdoten und vielen Zeichnungen und Fotos. 196 Seiten stark, kartoniert RM 1,–

Als Wandkalender erschien soeben der neue

Adler-KALENDER

53 verschiedenfarbige Blätter mit Kalendarium und Kupfertiefdruck-Postkarten. 5 ganzseitige Bildeinlagen. Auf jedem Blatt allgemein interessierende Angaben aus dem Gebiet der Luftwaffe in Frage und Antwort. RM 2,–

In jeder Buchhandlung und allen Scherlfilialen zu haben

VERLAG SCHERL, BERLIN

Adler-Jahrbuch 1941

Das Adler-Jahrbuch 1941 (Adler-Bücherei, Verlag Scherl, Berlin, 166 S., RM 1,—) ist soeben erschienen, ein Buch, das in einer ebenso umfassenden wie vielseitigen Weise über den Aufbau der deutschen Luftwaffe berichtet und von den Taten unserer Flieger, Funker und Kanoniere erzählt. Der Krieg hat die entscheidende Bedeutung des jüngsten deutschen Wehrmachtteils mit einem Schlage deutlich gemacht. Es ist deshalb kein Wunder, daß die Bücher und Neuerscheinungen über die deutsche Luftwaffe in allen Volksschichten, besonders aber in der Jugend, begeistert aufgenommen werden. Wieviel mehr wird das bei einem Jahrbuch der Luftwaffe der Fall sein, das als ein treuer Begleiter durch den Jahreslauf jederzeit mit einer Fülle auserlesener Artikel und Tatsachenberichte, von Novellen und Gedichten, Bildern und Zeichnungen zur Verfügung steht. Solch ein Band, der auf jeder Seite unermüdliche Einsatzbereitschaft, vorbildlichen Kampfesmut und unbedingten Siegeswillen unserer Soldaten klar und knapp hervortreten läßt, ist gerade heute von besonderer Bedeutung. Er gibt nicht nur einen großen Leistungsbericht über unsere Luftwaffe, sondern er spornt zugleich jung und alt an, alle verfügbaren Kräfte für den Sieg einzusetzen.

Blättert man das Buch im einzelnen durch, so wird man in erster Linie von einer ganzen Reihe dramatischer Kampfberichte gefesselt, die deutsche Flieger aus dem unmittelbaren Erleben heraus geschrieben haben. Stabsarzt Dr. Jäger, Träger des Ritterkreuzes zum Eisernen Kreuz, läßt vor unseren Augen den todesmutigen Angriff der deutschen Fallschirmjäger in Holland und Belgien erstehen. Hier schreibt einer, der in vorderster Front gestanden hat, und nichts kann überzeugender wirken als so ein Bericht. Ein anderer Ritterkreuzträger, Oberleutnant Baumbach, beschreibt den ersten Angriff des Adler-Geschwaders auf einen holländischen Flugplatz am 9. Mai. So war es! Und wenn unsere Jungen das lesen, werden sie meinen, sie seien selber dabeigewesen. Noch einmal rollt der kühne und erfolgreiche Einsatz der Luftwaffe auf den verschiedenen Kriegsschauplätzen vor uns ab. Wie deutsche Küstenflieger in den norwegischen Gewässern das englische Riesen-U-Boot „Seal" am 5. Mai dieses Jahres einbrachten, wie unsere Kampfflieger in schneidigem Einsatz ein Großkraftwerk in der Arktis zerstörten, wie die Transportverbände durch ihre ungeheure Arbeitsleistung in Polen, in Norwegen und im Westen die Voraussetzungen für einen schnellen Sieg schafften, das alles wird sachlich und lebendig erzählt, wie es dem Ernst und der Größe des deutschen Befreiungskampfes angemessen ist. Und selbstverständlich sind auch manche der unvergeßlichen Handstreiche und Husarenstücke, die unsere Flieger in diesem Krieg vollbrachten und mit denen sie den Gang der Operationen oftmals entscheidend beeinflußten, im Adler-Jahrbuch gebührend verzeichnet.

Die Seele der Fl

Fortsetzung von Seite 614

erhöhung, umgerechnet werden. Diese Arbeit besorgen zwei Rechenmaschinen. Die eine Rechenmaschine errechnet aus ekT und h der eT und gleichzeitig für diese eT die Zünderstellung. Die andere Rechenmaschine errechnet aus ekT und h den Höhenwinkel und gleichzeitig den Aufsatzwinkel. Sie liefert als Endwert die Gesamtrohrerhöhung.

Nun sind noch zwei Dinge zu berücksichtigen: 1. die besonderen und Witterungseinflüsse, 2. der Ladeverzug. Die Geschützwerte, die das Kommandogerät errechnet, sind nur zutreffend, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind: 1. Die Anfangsgeschwindigkeit des Geschosses muß 820 m in der Sekunde betragen. Abhängig ist die Anfangsgeschwindigkeit vom Geschoßgewicht, von der Pulvertemperatur und davon, ob das Geschütz ein ganz neues oder ein schon ausgeschossenes Rohr hat. 2. Die Lufttemperatur muß + 10° C sein, und es muß ein Luftgewicht von 1,22 kg herrschen.

Ist eine dieser Bedingungen nicht erfüllt, so müssen die vom Kommandogerät errechneten Werte verbessert werden. Diese Verbesserungen sind in ihrer Größe abhängig von der Schußentfernung und von der Zielhöhe. Sie werden durch eine Rechenmaschine errechnet und automatisch zu den von dem Kommandogerät ermittelten Werten hinzugezählt oder von ihnen abgezogen. Es kommt dann noch eine Verbesserung des Seitenwinkels dazu, da das Geschoß während seines Fluges infolge des ‚Dralles' nach rechts abweicht. ‚Drall' nennt man die Rechtsdrehung des Geschosses. Die Größe der seitlichen Abweichung und damit auch der Verbesserung ist ebenfalls von der Entfernung abhängig.

Schwierig ist die Berücksichtigung des Ladeverzugs. Das Kommandogerät errechnet die Werte für einen Vorhaltepunkt, der jeweils dem augenblicklichen Standort des Flugzeugs entspricht. Die Geschütze können also jederzeit schießen, da in jedem Augenblick die richtigen Geschützwerte eingestellt sind. Einfach wäre es, wenn der Zünder im Rohr gestellt werden könnte. Dieses ist aber nicht möglich. Die Stellung des Zünders geschieht daher in einer Zünderstellmaschine, die am Geschütz angebracht ist. Die Granate muß also erst aus der Zünderstellmaschine herausgerissen und geladen werden. Man rechnet, daß der Ladekanonier dazu etwa drei Sekunden braucht. Diese ‚Ladeverzugszeit' muß bei Errechnung der Zünderstellung berücksichtigt werden, denn es darf nicht die Zünderstellung an das Geschütz übertragen werden, die für den augenblicklichen Vorhaltepunkt richtig ist, sondern die Zünderstellung, die für einen drei Sekunden später liegenden Vorhaltepunkt zutrifft.

Das wäre die grundsätzliche Theorie des Kommandogeräts. Wie diese theoretischen Überlegungen technisch, d. h. gerätemäßig, ausgeführt worden sind, ist sehr schwer zu erklären, wenn man das Gerät nicht selbst vor sich hat. Du kannst dir aber vorstellen, was für ein technisches Wunderwerk das Kommandogerät sein muß, denn es wird nicht nur äußerst genaues Arbeiten aller Teile des Geräts verlangt, sondern es muß auch allen äußeren Einflüssen gegenüber möglichst unempfindlich sein. Draußen im Gelände wird es beim Instellunggehen oft sehr stark durchgeschüttelt, und manchmal steht es viele Tage, ja Monate unter freiem Himmel, allen Witterungseinflüssen ausgesetzt. Wenn man alle diese Schwierigkeiten kennt, wundert man sich also nicht mehr über manchmal vorkommende Unvollkommenheiten."

Dieser Band ist ganz und gar aus dem jetzigen Kriegserlebnis heraus entstanden. Viele grundsätzliche Fragen über Entwicklung, Aufgaben und Organisation unserer Luftwaffe werden anschaulich und eindringlich behandelt. Besonders lesenswert ist der Beitrag von Oberstleutnant Sommer, einem alten Weltkriegsflieger, der uns auf Grund seiner vieljährigen Praxis den „Weg zum heutigen Kriegsflugzeug" führt. Wie war es damals im Weltkrieg und wie ist es heute? Diese Frage ergibt interessante Gegenüberstellungen und rückt die an das Wunderbare grenzenden Leistungen unserer Luftwaffe eigentlich erst ins rechte Licht. Wissenswertes erfahren wir auch aus dem Leben und von der unermüdlichen Arbeit der bekannten Flugzeugkonstrukteure Junkers, Dornier, Heinkel, Messerschmitt und Fieseler. Oberstleutnant Adler wendet sich in seinem „Brief eines Majors der Luftwaffe an seinen Neffen" unmittelbar an die Jugend, um sie für den Luftwaffengedanken zu begeistern und über die vielseitigen Ausbildungsmöglichkeiten in der Luftwaffe aufzuklären. Der Jugend vor allem ist noch ein weiterer Beitrag gewidmet, der einen Einblick in den wunderbaren Organismus unserer Luftwaffe vermittelt. Wie eins ins andere greift, wie die Erfolge der Kampfflieger und Jäger nur möglich sind durch die Arbeitsleistung so vieler im Hintergrund stehender Männer, wird in diesem Artikel deutlich. Und auch die Technik kommt zu Worte: in einem Beitrag, der über die Physik im Dienste der Luftwaffe berichtet. „Flugzeuge an der Strippe", „Roboter am Steuer", „Bomben", „Geheimnisse der Ei-B", „Der Sturz ohne Anziehung", „Aufgereihte Landschaft", das alles sind Fragen, mit denen man sich schon beschäftigen muß, um über die Luftwaffe Bescheid zu wissen. Daß auch allerlei kuriose Dinge aus der Frühzeit der Luftwaffe ans Licht geholt werden, sei am Rande bemerkt. Das Adler-Jahrbuch ist von solcher Vielseitigkeit, daß es in diesem Rahmen unmöglich ist, alles gebührend zu erwähnen.

Viele bekannte Dichter sind mit eindrucksvollen Novellen und Gedichten vertreten: Ulrich Sander, Richard Euringer, Heinrich Zerkaulen, Otto Paust, Arnold Ulitz, Walter Bloem, Max Barthel, von denen mehrere zur Zeit an der Front stehen. Wenn Sander das merkwürdige Schicksal eines deutschen Fliegers erzählt, der während der Flandernschlacht an derselben Stelle zur Landung gezwungen wird, an der er schon während des Weltkriegs zu Boden gehen mußte, wenn Zerkaulen von dem vorbildlichen Leben eines deutschen Fliegeroffiziers berichtet, der 1939 im Luftkampf über Warschau den Heldentod fand, wenn Euringer, der wieder, wie im Weltkrieg, als Fliegermajor im Felde steht, seine von starkem Erleben erfüllten Kriegsnotizen der Öffentlichkeit zugänglich macht, so spürt man in allem den unbesiegbaren Angriffsgeist unserer Luftwaffe.

So ist auch das Adler-Jahrbuch ein Denkmal der jüngsten deutschen Waffengattung. Schilderungen, die durch ihre Wahrheitstreue überzeugen, verbinden sich mit einer reichen und wirkungsvollen Bebilderung. Jeder, der sich mit der deutschen Luftwaffe verbunden fühlt, wird in diesem schönen Buch viel Neues und Lesenswertes finden.

Generalmajor Haehnelt

ak/ Welche Aufgaben erfüllt das Kommandogerät?

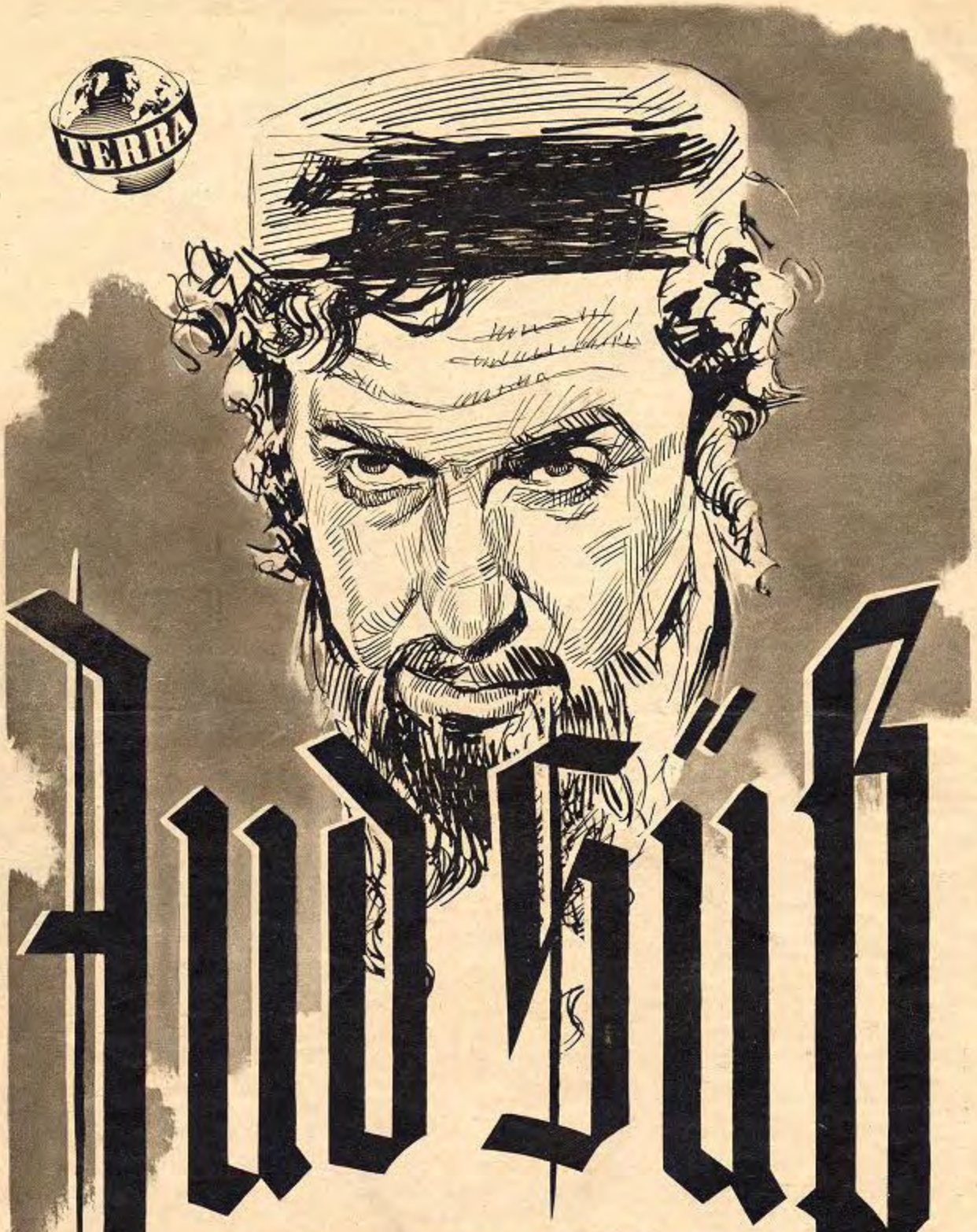
„Jetzt brummt mir aber der Kopf, Hans. Daß zum Schießen gegen ein Flugzeug so schwierige technische und mathematische Fragen zu lösen sind, hatte ich mir doch nicht vorgestellt. Aber die Bedienungsleute des Kommandogeräts brauchen doch wohl die Arbeitsweise des Geräts nicht zu kennen? Sie leisten sicher nur rein mechanische Arbeit?" — „Das ist ein großer Irrtum, jeder Bedienungsmann muß die gesamten Arbeitsvorgänge genau beherrschen und wissen, wie alle Teile des Geräts ineinandergreifen und daher voneinander abhängen. Es muß ihm bei jedem Handgriff klar sein, daß das Ergebnis seiner Tätigkeit einem anderen Bedienungsmann zugeleitet wird, der es seinerseits verwertet. Das heißt, wenn der erste Bedienungsmann oder der dritte Fehler machen, können die Nachfolger noch so mustergültig arbeiten. Da sie auf falschen Grundlagen aufbauen, muß ihre Arbeit fehlerhaft sein. Es wird daher ohne weiteres einleuchten, daß man die Bedienungsleute nur dann zu reibungsloser Ineinanderarbeit erziehen kann, wenn man ihnen genaue Kenntnisse aller Vorgänge vermittelt. Es müssen denkende Menschen und nicht mechanische Handlanger sein. Und noch eine zweite Eigenschaft wird gefordert: Kameradschaft. Alle Bedienungsleute müssen sich klar sein, daß es sich hier um eine Gemeinschaftsarbeit im besten Sinne handelt, daß Hervorragendes also nur bei vorbildlichem Zusammengehörigkeitsgefühl jedes einzelnen geleistet werden kann. Ausbildung und Erziehung müssen also Hand in Hand gehen.

Die drei Geschützwerte, die das Kommandogerät über elektrische Geber an die Lampenempfänger der Geschütze leitet, sind also das Ergebnis der Arbeit aller Bedienungsleute. Jeder kleine Fehler eines Bedienungsmannes wird sich vervielfachen, wenn seine Kameraden ohne ‚Kopf' arbeiten. Kleine Fehler wirken sich auf den großen Schußentfernungen als große Sprengpunktablagen aus, und du weißt ja, daß der Sprengpunkt nicht weiter als 30 m vom Ziel abliegen darf, wenn ein Treffer erzielt werden soll.

Es ist gar nicht so einfach, ein Flugzeug abzuschießen. Außerdem ist es falsch, die Leistungen der Flakartillerie nach ihren Abschüssen zu beurteilen, denn die Vernichtung des Feindes ist zwar ihre erste Aufgabe, aber ihr Auftrag ist auch erfüllt, wenn sie den Gegner am gezielten Abwurf und damit an der Vernichtung kriegswichtiger Objekte verhindert. Nähern sich feindliche Flieger Schußobjekten, werden sie von der Flakartillerie erfaßt. Durch Kurven und Höhenänderungen suchen sie sich dem Flakfeuer zu entziehen, weil sie wissen, daß dabei die Kommandogeräte nicht mitkommen. Dadurch aber setzen sie sich ihrerseits außerstande, gezielt abzuwerfen. Das Feuer macht sie unsicher; in dem Wunsch, die Bombenlast möglichst bald los- und damit für den Rückflug beweglicher zu werden, lassen sie diese wahllos fallen."

„Ich bin dir sehr dankbar, lieber Fritz, daß du mich so gründlich unterrichtet hast. Du kannst sicher sein, wenn die Rede wieder einmal auf die Flakartillerie kommt, werde ich als Dank für deine gründliche Belehrung mit Engelszungen für euch reden, selbst auf die Gefahr hin, daß wir darüber das Entwarnungssignal überhören."

Der Adler erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich einschl. 4 bzw. 6 Rpf Postgebühren, hierzu 4 Rpf Zustellgebühren
Hauptschriftleiter Hermann Schreiber, Berlin W 35. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Friedenau. Preisliste 8. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher-Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. Sämtliche Einsendungen bitten wir nicht an einzelne Herren, sondern direkt an den Verlag zu richten. — Entered as second class matter at the Post Office New York, N. Y. Printed in Germany



DER GROSSFILM DER TERRA

MIT **FERDINAND MARIAN / KRISTINA SÖDERBAUM**
HEINRICH GEORGE / WERNER KRAUSS / EUGEN KLÖPFER

EIN VEIT HARLAN-FILM DER TERRA

SPIELLEITUNG: VEIT HARLAN

HATTE BIS JETZT BEREITS

8000000 Besucher

DER FILM LÄUFT IN ALLEN FÜHRENDEN THEATERN DES REICHES WEITER